

Bilan des maîtres d'ouvrage

Projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy



CONCERTATION
PUBLIQUE

Sommaire

Introduction	p.4
Partie 1 – Présentation du projet	p.5
1.1 Contexte et objectifs	p.6
1.2 Un projet global de liaisons associant tunnel et Bus à haut niveau de service (BHNS)	p.7
1.3 Le tunnel	p.8
1.4 Une Nouvelle voie urbaine (NVU) pour relier le carrefour de la Croisée au tunnel dans la zone de Vovray	p.9
1.5 Le projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annecy et Faverges.....	p.10
1.6 Les acteurs, le budget prévisionnel et le calendrier	p.12
Partie 2 – Le dispositif d’information et de concertation	p.13
2.1 Phases de préparation et définition des modalités	p.14
2.2 Le dispositif d’information du public	p.16
2.3 Le dispositif de participation du public	p. 18

Partie 3 – Les données chiffrées de la concertation	p. 21
3.1 Fréquentation des réunions, ateliers et expositions	p. 22
3.2 Fréquentation du site internet	p.23
3.3 Contributions du public à la concertation	p.23
3.4 Contributions d’acteurs institutionnels et élus à la concertation	p.27
Partie 4 – Les thématiques abordées durant la concertation	p.31
4.1 Synthèse introductive	p.32
4.2 La concertation en question	p.33
4.3 Les différentes thématiques abordées à propos du sujet	p.36
Partie 5 – Les conclusions et orientations issues de la concertation	p.67
5.1 Les conclusions du bilan d’Isabelle Barthe, garante de la concertation	p.68
5.2 Les conclusions du bilan des maîtres d’ouvrage	p.70



CONCERTATION PUBLIQUE

Introduction

Le présent document est le bilan de la concertation sur le projet de liaisons ouest du lac d'Annecy qui s'est tenue du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019.

Ce travail est le fruit de l'analyse de l'ensemble du processus qui s'est tenu, aussi bien sur un plan quantitatif que sur un plan qualitatif. La concertation « *n'est ni un sondage, ni un référendum* » comme l'a souligné à plusieurs reprises Isabelle Barthe, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP). Ce travail s'attache donc, tout en montrant bien le rapport de force qui existe entre personnes qui se sont manifestées favorables ou défavorables au projet, à restituer fidèlement, sans parti-pris ni censure, l'ensemble des arguments qui ont été échangés et à retranscrire la richesse des débats auxquels a donné lieu cette concertation. C'est cette richesse et la pertinence des arguments qui guideront les maîtres d'ouvrages dans leurs décisions.

Composé de cinq parties, ce bilan revient d'abord sur une présentation rapide du projet tel qu'il a été présenté à la concertation. Une deuxième partie présente l'ensemble du dispositif qui a été mis en place pour l'information du public et l'expression de celui-ci sur le projet.

La troisième partie s'intéresse aux aspects quantitatifs de cette concertation : le nombre de participants, le nombre de contributions écrites, le nombre de personnes présentes aux différentes manifestations, etc.

La quatrième partie est consacrée à l'analyse qualitative de cette concertation. Il s'agit de donner un aperçu synthétique mais complet des différents points de vue et arguments qui ont été exprimés sur le projet durant la concertation. De nombreux verbatims illustrent cette partie pour rendre compte des différentes tonalités des expressions. Sans tenir de comptabilité, cette présentation se fait malgré tout selon une hiérarchisation par ordre d'importance du nombre d'occurrences des thèmes et des points de vue dans le débat.

La dernière partie présentera le bilan fait par la garante, l'analyse globale de la concertation et de ces débats faite par les maîtres d'ouvrage, ainsi que les orientations qu'ils prendront quant à la suite à donner à ce projet.





1. Présentation du projet

1.1 Contexte et objectifs

La forte attractivité économique et géographique de la Haute-Savoie, notamment de l'agglomération d'Annecy, a pour conséquence une augmentation de la population et donc de l'urbanisation. Ces 10 000 habitants de plus par an génèrent un grand nombre de déplacements supplémentaires. Des difficultés de circulation toujours plus importantes se cristallisent dans l'agglomération d'Annecy et ses abords immédiats, notamment sur les rives du lac. La qualité de vie des habitants et l'attractivité du territoire en souffrent, en rive Ouest comme en rive Est et au niveau de la Communauté de Communes des Sources du Lac. C'est pour répondre à ces enjeux que le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy ont soumis à la concertation publique ce projet global alliant Bus à haut niveau de service et un tunnel de contournement sous le Semnoz, pour améliorer les conditions de déplacement. Au coeur de la philosophie du projet, ne pas opposer les modes de déplacement, tenir compte des réalités du développement du territoire et des comportements de mobilité, et offrir des possibilités d'évolution sur l'usage des infrastructures.

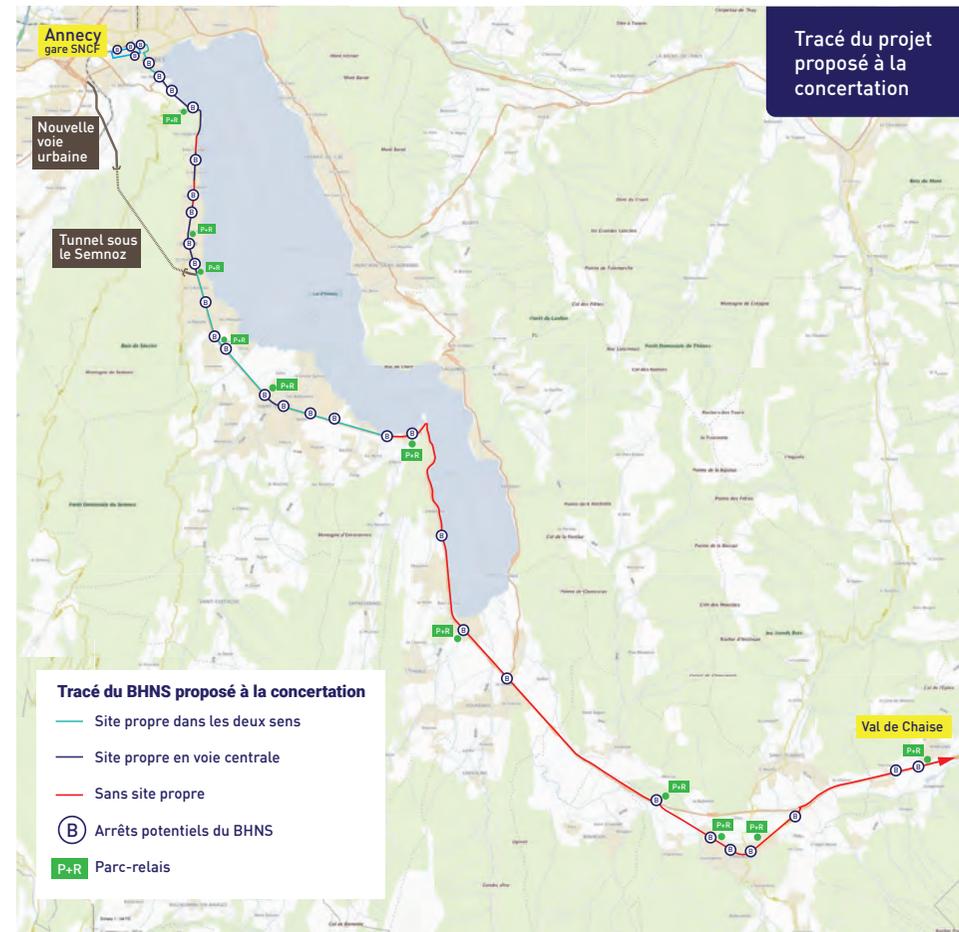


1.2 Un projet global de liaisons associant tunnel et Bus à haut niveau de service (BHNS)

Ce projet, soumis à la concertation publique du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019, a pour ambition d'améliorer la circulation et les déplacements sur les deux rives du lac d'Annecy pour une meilleure qualité de vie des habitants et un accompagnement nécessaire des effets du développement de ce territoire.

4 axes majeurs du projet

- L'aménagement de la RD1508 entre Annecy et Duingt pour permettre la mise en place d'une ligne de BHNS entre Annecy et le Pays de Faverges.
- La réalisation d'un tunnel sous le massif du Semnoz avec ses raccordements aux voiries existantes.
- La réalisation de plusieurs parcs-relais sur le tracé du BHNS.
- Une Nouvelle voie urbaine (NVU) qui reliera le carrefour de la Croisée et l'entrée Nord du tunnel à Vovray.



1.3 Le tunnel

Le tunnel du Semnoz proposé à la concertation serait un ouvrage routier monotube bidirectionnel de près de trois kilomètres de long (2 920 mètres).

Son extrémité Nord se situerait au niveau de l'ancienne carrière de Vovray sur la commune d'Annecy, son extrémité Sud à proximité immédiate de l'ancien hôtel Riant Port sur la commune de Sevrier.

Il serait raccordé aux voiries existantes au nord et au sud, respectivement au giratoire d'extrémité Sud de l'avenue des Vieux Moulins à Annecy et à la RD1508 au niveau du carrefour de la rue du Port à Sevrier (à proximité du restaurant McDonald's).

Les conditions d'exploitation du tunnel

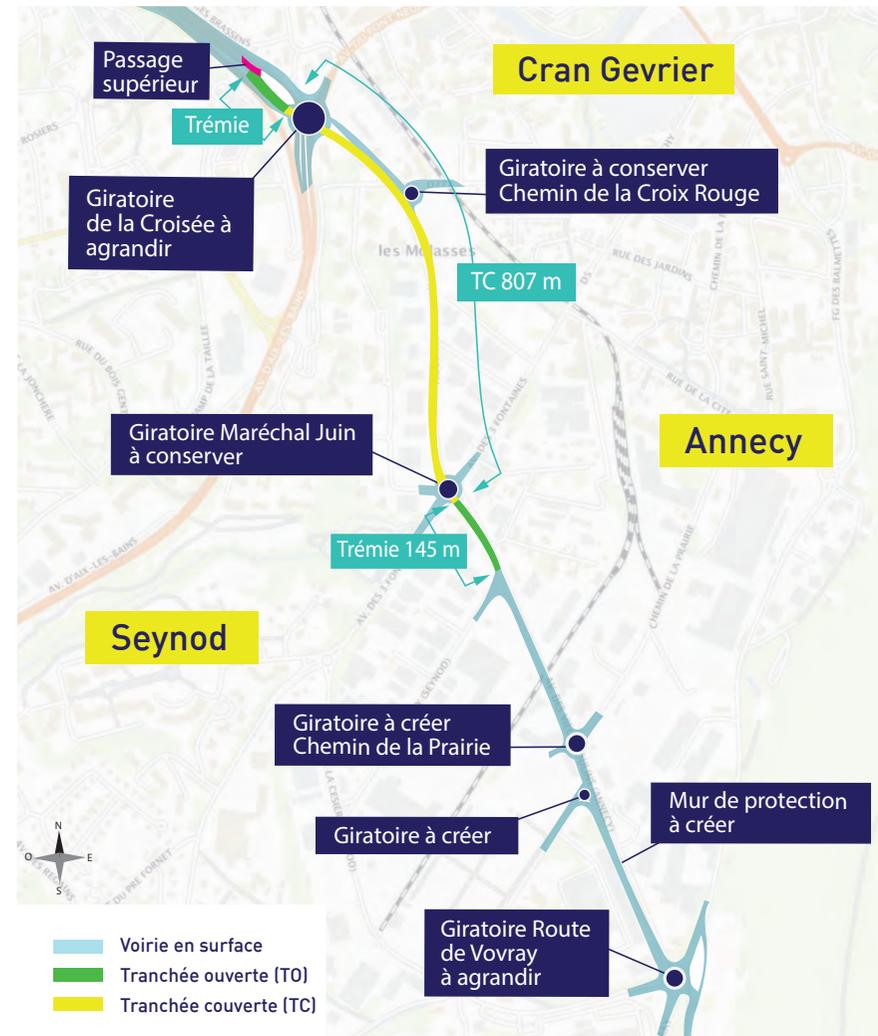
- Tunnel sans péage.
- Limitation du trafic dans le tunnel à 1 000 véhicules par heure.
- Vitesse maximale autorisée de 70 km/h.
- Interdiction du transport de matières dangereuses.



Situation générale du projet.

1.4 Une Nouvelle voie urbaine (NVU) pour relier le carrefour de la Croisée au tunnel dans la zone de Vovray

La NVU constituerait l'ouvrage principal d'accès au tunnel du Semnoz depuis le nord et l'ouest de l'agglomération annécienne. Elle se raccorderait au boulevard de la Rocade au nord (RD1501 et RD3508) au niveau du carrefour de la Croisée et au giratoire de la route de Vovray au sud, soit une longueur d'environ 2 km. Elle s'inscrirait pour l'essentiel dans l'axe des voiries existantes de la rue de la Croisée, de l'avenue Zanaroli et de l'avenue des Vieux Moulins. Trois scénarios sont envisagés dont les différences portent essentiellement sur les aménagements entre le carrefour de la Croisée et le carrefour Maréchal Juin. L'avenue des Vieux Moulins serait quant à elle réaménagée en surface et élargie avec des modes doux en voies latérales.



NVU scénario n°2 - description technique globale du projet.

1.5 Le projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annecy et Faverges

Les aménagements proposés ont pour objectif la mise en service d'une ligne de transport en commun sur la RD1508 entre la gare routière d'Annecy et le giratoire de la RD182 à Val de Chaise, affichant un niveau de service très supérieur à celui existant, notamment jusqu'à Duingt.

Pour assurer la régularité des bus, il est nécessaire d'aménager des couloirs de bus dédiés et des priorités bus au niveau des carrefours et ainsi ne pas subir les conditions de circulation.

Les principaux aménagements de voirie porteraient sur le tronçon Annecy <=> Duingt, où circulerait une ligne de bus urbaine exploitée par le Grand Annecy. Entre Duingt et Val de Chaise, le projet s'appuie sur l'offre de service actuelle de la ligne interurbaine exploitée par la Région.

Des parcs-relais seraient aménagés sur le tracé pour favoriser le report des automobilistes vers les bus. Le service serait également amélioré pour les usagers au-delà de Duingt grâce à une plus grande régularité des bus et une plus grande rapidité de trajet.

Le niveau de service et les principes d'exploitation de la ligne

Dans le cadre du projet, l'offre de service suivante serait proposée entre Annecy et Duingt :

- Fréquence : 10 minutes en heures de pointe (7h à 9h et 17h à 19h) et 30 minutes en heures creuses.
- Début de service : 6 h00.
- Fin de service : 20 h30.

Pour assurer ce niveau de service, il est proposé de s'appuyer sur 2 lignes de transport en commun :

- 1 ligne urbaine Annecy Gare <=> Duingt Église, gérée par le Grand Annecy.
- 1 ligne interurbaine Annecy Gare <=> Faverges <=> Albertville Gare, gérée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui correspond à la ligne 51 actuelle.

Des bus circulant en voie propre entre Annecy et Duingt

Sur plusieurs sections de la RD1508 des voies de bus en site propre dans chaque sens de circulation seraient réalisées.

En raison du degré d'urbanisation actuelle de part et d'autre de la RD1508 entre Annecy et Duingt, il n'est pas possible de réaliser des couloirs latéraux pour la circulation des transports en commun sur l'ensemble du trajet, notamment entre Annecy et Sevrier. Il est donc proposé pour ce tronçon la réalisation d'un couloir de bus central réversible selon les heures de passage.

Des aménagements spécifiques aux carrefours

Les bus seraient prioritaires aux carrefours giratoires grâce à un système de détection automatique de leur arrivée et de feux tricolores pour arrêter les voitures.

Pour le giratoire de la route du Col de Leschaux, il est proposé de le réaliser traversant pour les bus. Ce dispositif offre en effet un meilleur confort aux usagers.





Le BHNS d'Annemasse.

© Annemasse Agglo



1.6 Les acteurs, le budget prévisionnel et le calendrier

Le projet fait l'objet d'une co-maîtrise d'ouvrage entre le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy.

Investissements	BHNS	Tunnel	Scénario 1 NVU	Scénario 2 NVU	Scénario 3 NVU
En millions d'euros	68	179	102	105	57
Total	300 à 350 millions d'euros selon scénario de NVU				
Coûts annuels de fonctionnement	BHNS		Tunnel + scénario 1 NVU	Tunnel + scénario 2 NVU	Tunnel + scénario 3 NVU
En millions d'euros	5,7		4,6	4,9	4

Coûts actualisés décembre 2017.

Le financement du projet fait l'objet d'une répartition entre le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy.





2. Le dispositif d'information et de concertation

2.1 Phases de préparation et définition des modalités

2.1.1 La concertation s'est déroulée du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019

Celle-ci devait à l'origine prendre fin le 31 décembre 2018. À la suite de la demande de l'association Barral ensemble et de nombreux habitants de Seynod, demande appuyée par Françoise Camusso, maire déléguée de Seynod ainsi que la garante, Christian Monteil et Jean-Luc Rigaut, présidents du Département et du Grand Annecy, ont décidé de prolonger cette concertation jusqu'au 17 janvier, soit la durée maximale prévue par la loi ; cela afin d'organiser un atelier spécifique sur les effets du projet à Seynod.

2.1.2 Une concertation sous l'égide d'une garante

Le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy ont décidé de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) le 6 décembre 2016 en lui présentant le dossier d'étude ainsi qu'une étude de contexte.

À la suite de cette saisine, et au titre de sa mission de conseil aux maîtres d'ouvrage, la CNDP a désigné une garante de la concertation, Isabelle Barthe, avec laquelle les maîtres d'ouvrage ont élaboré le dispositif de concertation et d'information du public.

Isabelle Barthe a participé à l'ensemble des comités de pilotage ainsi qu'aux principaux comités techniques.

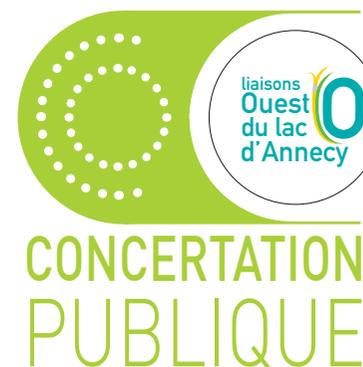
Par ailleurs, les maîtres d'ouvrages ont organisé deux temps d'échange, en présence de la garante, avec les associations intéressées par le projet pour leur présenter les avancées du dossier de concertation et les modalités de concertation qui allaient être mises en place.

Ces réunions ont eu lieu en février 2017 et mars 2018.

2.1.3 Le contexte légal

La concertation préalable est organisée au titre des articles L.103-2 du code de l'urbanisme. Les dispositions de l'article L.120-111 1°, 3° et 4° du code de l'environnement

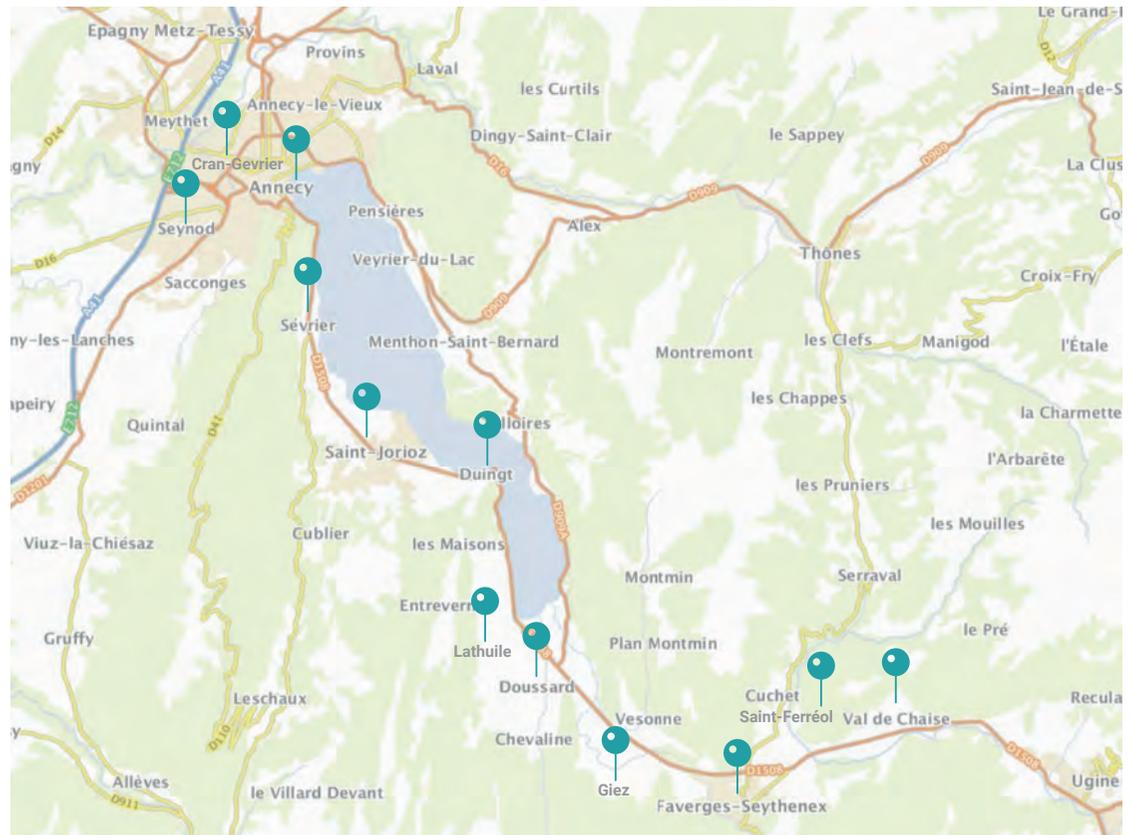
sont également applicables à cette procédure de concertation. L'article L.103-2 du code de l'urbanisme prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique et qui sont énumérés à l'article R. 103-2, font l'objet d'une concertation associant pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées. Sont ainsi visés les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. Par délibérations, respectivement en date du 10 septembre et du 27 septembre 2018, le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy ont fixé les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable menée en application du code de l'urbanisme.



2.1.4 La zone géographique de la concertation

➤ Les 12 communes ayant reçu le registre de concertation, les affiches et l'exposition permanente

- Annecy
- Seynod (commune déléguée)
- Cran-Gevrier (commune déléguée)
- Sevrier
- Saint-Jorioz
- Duingt
- Lathuile
- Doussard
- Faverges
- Giez
- Val de chaise
- Saint-Ferréol



2.2 Le dispositif d'information public

- **Un site internet dédié**

Un site internet dédié a été mis en ligne à partir du 2 octobre 2018. Celui-ci reprend la majeure partie des informations diffusées dans le dossier de concertation et la plaquette de synthèse réalisée à cette occasion. Il contient également une partie actualité, un agenda ainsi qu'un espace forum (cf. 3.3.2.1) mis en ligne à partir du 17 octobre.

L'ensemble des documents ou études afférents au projet est téléchargeable sur le site.

- **Le dossier de concertation**

Le dossier de concertation, document de 96 pages, a été mis à disposition du public dès le 2 octobre par téléchargement sur le site internet du projet ainsi qu'en consultation libre dans les 12 mairies directement concernées par le projet.

- **Des affiches en mairie**

Des affiches ont été déposées dès le 2 octobre dans les 12 mairies concernées.

- **Des affiches dans les bus de la Sibra**

200 affichettes déclinées en format A4 ont été affichées dans les bus de la Sibra durant la semaine du 29 octobre au 2 novembre 2018.

- **Un film de présentation du projet**

Un film de présentation du projet de 4 mn 30 a été réalisé. Il a été diffusé à chacune des réunions publiques. Il pouvait également être visionné en page d'accueil du site internet dédié.

- **Une exposition permanente dans les 12 mairies**

Une exposition de 4 panneaux présentant de manière synthétique le déroulé de la concertation ainsi que le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy, a été montrée de manière permanente du 2 octobre 2018 au 17 janvier 2019.

- **La plaquette de synthèse**

Une plaquette de synthèse de 20 pages présentant le projet a été largement diffusée en boîte aux lettres (113 000 ex) sur la zone de concertation (Grand Annecy plus 6 communes de la Communauté de communes des Sources du lac) du 10 au 16 octobre 2018.

- **Une lettre d'information print**

La plaquette de synthèse était accompagnée d'une lettre d'information de quatre pages expliquant le déroulé et la démarche de la concertation publique. Une version de cette lettre d'information traitait des deux concertations concomitantes (PDU et LOLA) et était destinée à la zone géographique concernée par ces deux concertations. Une autre version ne traitait que de la concertation LOLA et a été uniquement diffusée dans les communes de la Communauté de communes des sources du Lac concernées par celle-ci.



Une deuxième lettre d'information print est prévue au cours du mois de juin pour revenir sur le processus et annoncer la publication des bilans.

- **Une lettre d'information mail**

Quatre numéros d'une lettre d'information numérique relatant le déroulé de la concertation ont été diffusés aux personnes s'étant inscrites sur le site (300 abonnés).

- **Les réseaux sociaux**

Un compte Twitter ainsi qu'une page Facebook dédiés au projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy ont été créés.

Plus de 80 tweets ont été postés ainsi que plus de 40 publications Facebook.



L'exposition itinérante au centre Bonlieu le 12 octobre 2018.

2.3 Le dispositif de participation public

2.3.1 Le dispositif d'échange et de rencontre avec le public

● 4 réunions publiques

- Anancy, le 17 octobre 2018, salle Eugène Verdun, centre Bonlieu
- Faverges, le 8 novembre, salle polyvalente
- Sevrier, le 19 novembre, complexe d'animation
- Veyrier-du-lac, le 13 décembre, salle de la Veyrière

Le déroulé d'une réunion publique (durée : 2h30 mn à 3h)

- ▶ Réunion animée par un modérateur
- ▶ Accueil par le maire
- ▶ Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage avec un support Powerpoint et un film d'animation de 4 mn 30
- ▶ Présentation par le collectif Grenelle à chaque réunion et de l'association Barral Ensemble à la dernière réunion
- ▶ Temps d'échange avec la salle ayant duré plus d'une heure trente à chaque réunion

● 6 ateliers thématiques

- Les transports en commun en rive Ouest - le 22 novembre à Saint-Jorioz
- Le renouvellement urbain - le 28 novembre à Seynod
- Le trafic et la modélisation - le 29 novembre à Saint-Jorioz
- La qualité de l'air - le 1^{er} décembre à Doussard
- Les trajets domicile-travail (Anancy - Pays de Faverges) et l'attractivité économique - le 12 décembre à Duingt

- Les effets du projet sur les secteurs Barral-Vovray-Trois Fontaines – le 8 janvier à Seynod

Le déroulé des ateliers (durée : 3h à 3h30 mn)

- ▶ Ateliers animés par un modérateur avec les responsables techniques de la maîtrise d'ouvrage et les cabinets de l'assistance à maîtrise d'ouvrage
- ▶ Présentation Powerpoint projetée
- ▶ Temps d'échange
- ▶ Travail en table avec production de synthèse sur la base de questions posées pour les ateliers trafic, trajets domicile-travail et renouvellement urbain

La garante de la concertation était présente et a pu intervenir à toutes les réunions et tous les ateliers.

● Une exposition itinérante composée de 4 panneaux présentée sur 5 demi-journées

- Le 11 octobre au centre commercial Géant à Seynod
- Le 12 octobre au centre Bonlieu à Anancy
- Le 27 octobre à Doussard
- Le 31 octobre à Faverges
- Le 20 novembre au Centre hospitalier Anancy-Genevois (CHANGE)



2.3.2 Le dispositif d'expression écrite du public

● 1 forum internet

Un forum de dialogue a été mis en place sur le site internet du projet. Il nécessitait une inscription et les messages de ce forum étaient modérés avant publication pour éviter les messages ne répondant pas à la charte du forum (celle-ci est accessible sur le site : <https://liaisonsouest-lacannecy.fr/charte-forum/>). Les messages étaient, au choix des contributeurs, publiés sous leur nom ou sous un pseudonyme.

● Un formulaire de contact et une adresse email

Les personnes pouvaient également intervenir sur le projet en envoyant un mail aux maîtres d'ouvrage. Cela était possible en l'envoyant à l'adresse concertation@liaisonsouest-lacannecy.fr largement communiquée, mais également grâce au formulaire de contact de la page d'accueil, ou encore grâce à un lien direct situé en haut de la page d'accueil du forum.

● Les registres en mairies

Des registres papier étaient mis à disposition du public dans les 12 mairies citées plus haut pour les personnes préférant une voie plus matérielle pour leur contribution.



Page d'accueil du site internet dédié au projet.





3. Les données chiffrées de la concertation

3.1 Fréquentation des réunions, ateliers et expositions

La fréquentation des réunions publiques a été importante durant toute la durée de la concertation avec plus de 1 500 personnes cumulées présentes pour les quatre réunions. L'atelier supplémentaire organisé à Seynod sur les effets du projet dans ce secteur a attiré environ 150 personnes et s'est naturellement transformé en réunion publique après la présentation complète des techniciens sur les différents aspects du projet sur ce secteur.

En ce qui concerne les cinq autres ateliers, la fréquentation a oscillé de 12 à 36 personnes en fonction des thèmes. Il a été reproché que les ateliers sur les trajets domicile-travail et sur les transports en commun étaient programmés à des horaires moins compatibles avec une participation des personnes actives. Cependant, les ateliers trafic et qualité de l'air, deux des sujets majeurs de la concertation n'ont réuni que 36 personnes pour l'atelier trafic organisé en soirée et 22 pour l'atelier qualité de l'air organisé un samedi matin.

Ces ateliers ont permis d'entrer dans le détail des sujets abordés et d'avoir des échanges très argumentés, notamment du fait de la présence des bureaux d'études ayant travaillé sur les sujets abordés dont ATMO et Transmobilités.

L'exposition itinérante a rencontré également un réel succès avec un intérêt marqué du public et de nombreux échanges et questions. Elle a notamment permis de faire la publicité des réunions publiques se tenant dans le secteur quelques temps après. Ce sont en tout plus de 300 personnes qui ont été touchées avec cette exposition.

3.1.1 Réunions : 1 600 personnes

- Anney : 300 personnes présentes environ
- Faverges : 300 personnes présentes environ
- Sevrier : 750 personnes présentes environ
- Veyrier-du-Lac : 250 personnes présentes environ

3.1.2 Ateliers : 250 participants

- Les transports en commun en rive Ouest : 21 personnes présentes
- Le renouvellement urbain : 14 personnes présentes
- Le trafic et la modélisation : 36 personnes présentes
- La qualité de l'air : 22 personnes présentes
- Les trajets domicile-travail et l'attractivité économique (Anney - Pays de Faverges) : 12 personnes présentes
- Les effets du projet sur les secteurs Barral-Vovray-Trois Fontaines : 150 personnes présentes environ



Réunion publique à Sevrier le 19 novembre 2018.

3.2 Fréquentation du site internet

Entre le 2 octobre et le 17 janvier :

- 9 007 utilisateurs
- 15 915 sessions
- 6 mn et 46 sec en moyenne passées sur le site par session
- 6,76 pages en moyenne visitées par session
- 2/3 des visiteurs ont parcouru le site au-delà de la page d'accueil

Ces données confirment l'intérêt porté au projet.

3.3 Contribution du public à la concertation

3.3.1 Contributions par voie électronique

Les contributions du public ont été nombreuses durant toute la durée de la concertation : du premier jour de l'ouverture des débats le 17 octobre, jusqu'au 17 janvier, dernier jour de la concertation. Les quelques contributions arrivées les 18 et 19 janvier ont également été acceptées. La voie électronique a été plébiscitée.

Sur le site, les internautes avaient deux possibilités pour formuler leur avis :

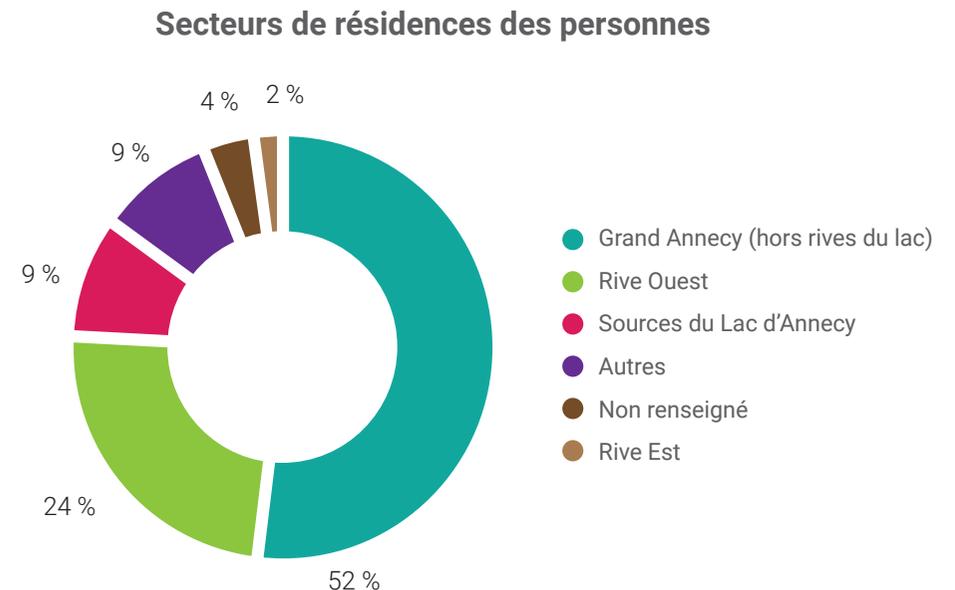
- le forum, public et consultable par tous (cf. p.19),
- par mail (cf. p.19).

Certaines personnes ont envoyé leurs messages *via* les deux canaux, d'où certains doublons qui ont pu être identifiés.

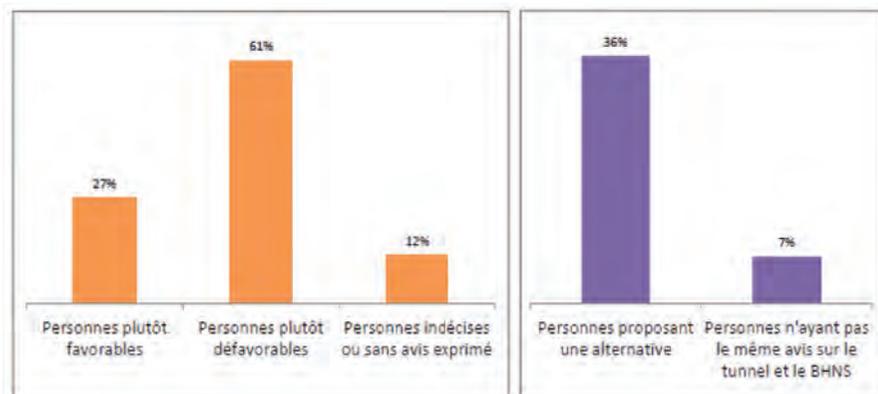
- Cela représente au total 1 327 contributions par 801 contributeurs différents, dont :

- 902 contributions publiées sur le forum par 439 contributeurs différents ;
- 425 contributions reçues par mail et non publiées sur le forum par 403 contributeurs différents (41 contributeurs ont envoyé des mails et participé au forum, il y a donc 362 nouveaux contributeurs grâce aux mails).

Graphique de répartition géographique des contributeurs par voie électronique



Graphique sur les avis des contributeurs par voie électronique



3.3.2 Les réponses des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage ont posté 66 réponses sur le forum et 19 réponses très détaillées dans la FAQ qui s'est enrichie au fur et à mesure des questions posées par les contributeurs.

Voici les thématiques développées dans la FAQ suite aux questions posées par les internautes.

Les différents modes et types de transport

- Comment les différents modes de transport sont-ils pris en compte dans le projet ?
- BHNS ou Tramway, quels critères de choix ?
- Lien entre densité et fréquentation des transports en commun.
- À propos de l'étude TTK.

Le tunnel

- Le tunnel sera-t-il saturé en 2030 ?
- Le tunnel va-t-il générer un «appel de trafic» et concurrencer l'autoroute sur la liaison de transit entre Albertville et le Nord de la Haute-Savoie ?
- Pourquoi ne pas faire un tunnel plus court ou plus long ?

- La sortie du tunnel est-elle compatible avec la zone classée SEVESO ?
- Le tracé du tunnel et les systèmes karstiques du Semnoz.

Les aménagements proposés sur la RD1508 pour fluidifier le trafic

- Que se passe-t-il sur la RD1508 (trafic, congestion et pollution) ?
- Le giratoire de la Croisée.
- Le giratoire d'entrée du tunnel à Sevrier.

L'environnement et l'étude air

- Quel impact va avoir le projet sur les émissions locales de particules fines ?
- Le projet augmente-t-il l'exposition à la pollution côté Vovray ?
- Quel impact du projet sur les émissions de CO₂ ?

La Nouvelle voie urbaine

- Quel impact va avoir le projet sur le trafic du côté de Seynod, autour de la NVU ?

Les temps de parcours

- Diagnostic de la situation actuelle.
- Comparaison entre les temps de parcours en situation actuelle, en situation de projet 2030 et en situation 2030 sans projet.

Que dit la loi littoral ?

- Texte et considérations.

3.3.3 Contributions dans les registres en mairie

Le public avait, comme il est réglementairement demandé, la possibilité d'inscrire sa contribution sur les registres mis à sa disposition dans les 12 mairies directement concernées par le tracé du projet. Il apparaît que de nombreux contributeurs sur les registres ont également publié leur contribution sur le forum et font donc doublon. Cependant, même s'il ne faut pas les additionner aux autres contributions, nous avons choisi de les distinguer et d'en faire une comptabilité à part.

- Registre en mairie d'Annecy :
21 contributions
- Registre en mairie déléguée de Cran-Gevrier (Annecy) :
4 contributions
- Registre en mairie de Doussard :
2 contributions
- Registre en mairie de Duingt :
32 contributions
- Registre en mairie de Faverges :
76 contributions
- Registre en mairie de Giez :
1 contribution
- Registre en mairie de Lathuile :
11 contributions
- Registre en mairie de Saint-Ferréol :
4 contributions
- Registre en mairie de Saint-Jorioz :
47 contributions

- Registre en mairie de Sevrier :
13 contributions
- Registre en mairie déléguée de Seynod (Annecy) :
1 contribution
- Registre en mairie de Val de Chaise :
2 contributions

Au total on trouve 162 avis opposés au projet et 33 avis favorables. Plus de 90 personnes soutiennent des alternatives (BHNS en site propre ou tram-train, passant par le tunnel de la Puya) et la majorité se sent concernée par la vision du projet et ses impacts environnementaux.

3.3.4 Contributions/interventions en réunions publiques

Il y a eu au total 102 contributions durant les réunions publiques (sont comptées toutes interventions ou questions n'émanant pas des maîtres d'ouvrage)

Il est intéressant de noter que les réunions publiques ont été assez homogènes dans leur déroulé avec plus de questions à Annecy où a eu lieu la première réunion, avec des interventions souvent plus courtes. Plus de questions ont également été posées à Faverges, où seul le projet LOLA était présenté. Les réunions de Sevrier et Veyrier-du-lac ont permis une vingtaine d'expressions avec des interventions souvent plus longues. Ce sont ainsi plus de 100 questions et interventions qui ont pu être enregistrées au total.

- Annecy : 27 questions/interventions
- Faverges : 31 questions/interventions
- Sevrier : 21 questions/interventions
- Veyrier-du-Lac : 23 questions/interventions

3.3.5 Contributions/interventions en ateliers thématiques

Il y a eu 96 contributions et 13 synthèses de groupes durant les ateliers (sont comptées toutes interventions ou questions n'émanant pas des maîtres d'ouvrage)

Là encore, on retrouve une forte homogénéité dans le déroulement des ateliers. Pour les ateliers ayant privilégié le travail en table, on retrouve le même nombre d'interventions et questions avant le travail de synthèse effectué par les participants en petits groupe de travail. Pour les autres ateliers, un nombre plus élevé de contributions a été enregistré : autour d'une vingtaine. Le cas de Seynod est

particulier car la présentation détaillée du projet sur le secteur a été relativement longue et les interventions du public, comme dans une réunion publique, l'ont été également.

- Les transports en commun en rive Ouest : 22 questions/interventions
- Le renouvellement urbain : 11 questions/interventions et 3 synthèses de groupes
- Le trafic et la modélisation : 11 questions/interventions et 6 synthèses de groupes
- La qualité de l'air : 25 questions/interventions
- Les trajets domicile-travail et l'attractivité économique (Annecy-Pays de Faverges) : 10 questions/interventions et 4 synthèses de groupes
- Les effets du projet sur les secteurs Barral-Vovray-Trois Fontaines : 17 questions/interventions



Atelier Trafic à Saint-Jorioz le 29 novembre 2018.



3.4 Les contributions d'acteurs institutionnels et élus à la concertation

Nous avons choisi de distinguer ici les contributions des différentes mairies qui se sont exprimées à travers des délibérations ou des votes de motion, les contributions d'institutions telle que la CCI, les contributions des associations ou collectifs organisés, ainsi que les contributions d'élus du territoire ou d'organisations politiques.

L'ensemble de ces contributions est accessible dans une annexe téléchargeable sur le site dédié.

3.4.1 Les délibérations et motions des collectivités

Le 18/12/2018 : la Commune de Lathuile a voté une délibération

La commune ne s'oppose pas au projet mais demande des modifications pour une meilleure efficacité :

- un tracé de BHNS parallèle à la voie verte entre le port de Sevrier et Regina et via le tunnel de la Puya (tracé Systra 2013) ;
- un phasage du projet afin de donner la priorité au BHNS ;
- des adaptations au projet de tunnel (gabarit limité à 3,5m de hauteur, péage différencié pour les habitants, déviation de Saint-Jorioz le long de la voie verte).

Le 20/12/2018 : la Communauté de communes des Sources du lac a voté une délibération

La commune ne s'oppose pas au projet mais demande des modifications pour une meilleure efficacité :

- Les élus sont très favorables au BHNS, mais demandent une augmentation du cadencement de la ligne 51 et moins d'arrêts pour améliorer la vitesse commerciale.
- Ils demandent l'amélioration du covoiturage, le développement du vélo et des connexions ferroviaires.
- La commune ne s'oppose pas au projet de tunnel s'il n'entraîne pas d'effets négatifs sur la santé de sa population.
- Elle demande un phasage du projet donnant la priorité au BHNS.
- Elle demande que la RD1508 soit un axe de desserte et non de transit.
- Elle est favorable au tracé BHNS de l'étude Systra de 2013, le long de la voie verte et via le tunnel de la Puya.

Le 21/12/2018 : la commune de Sevrier a voté une motion

Motion en faveur du projet sans unanimité (24 voix pour 2 voix contre) et avec des demandes :

- des mesures compensatoires en sortie de tunnel côté Sevrier (interdire le passage des poids lourds dans le tunnel, mesures contre la pollution visuelle et sonore ainsi que pour l'amélioration de la qualité de l'air, étude sur une tranchée couverte) ;
- une seule voie centrale de BHNS entre la sortie du tunnel et le sud de la commune, avec traitement paysager ;
- des P+R en ouvrage avec intégration paysagère ;
- un matériel de qualité pour le BHNS et des cadences suffisantes ;
- une interdiction de la circulation des poids lourds sur la RD1508 ;
- une association du conseil municipal à la poursuite du projet.

Le 16/01/2019 : la commune de Val de Chaise a voté une délibération

La commune s'oppose au projet et demande une solution alternative :

- Le tunnel augmenterait significativement la circulation routière à partir de Saint-Jorioz jusqu'à Val de Chaise.
- Seule une solution transports en commun non routière permettrait de contenir le trafic routier, le tramway ou le tram train étant mieux adaptés.
- La commune demande une station de tram ou tram-train à proximité de la future ZA Glière Thermesay.

Le 16/01/2019 : la commune d'Albertville a adressé un courrier à la Garante de la concertation

- Demande d'étude d'un projet de tram-train entre Annecy et Albertville.

Le 17/01/2019 : la commune de Saint-Jorioz a voté une position

- Il faut agir rapidement, en dissociant les projets « tunnel » et « BHNS » et lancer rapidement un projet de transport collectif efficient, s'intégrant harmonieusement à l'environnement.
- Un projet performant de BHNS ne devrait pas nécessiter la construction d'un tunnel.
- La commune demande qu'une solution souterraine de la traversée de son centre soit retenue en parallèle du projet de tunnel.
- La commune souhaite que le projet soit repensé globalement, avec une réflexion environnementale et territoriale plus large, plus moderne et compatible avec les finances publiques.

3.4.2 Les contributions institutionnelles

La CCI et la CMA

- Favorables au projet pour des considérations de développement économique et d'accessibilité du territoire.

Conseil de développement d'Arlysière

- Demande une réflexion et une étude approfondie pour un tram-train entre Annecy et Albertville.

3.4.3 Les associations et collectifs

ADTC Savoie

- Défavorable au projet, le collectif soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.

Annecy Lac Pêche et la Fédération Départementale de Pêche et de Protection des Milieux Aquatiques

- Ne se prononce pas sur le projet mais s'inquiète de ses effets sur la qualité de l'eau, notamment du côté de Doussard.

Association des Agriculteurs de l'Agglo d'Annecy et SICA des Pays de Faverges et du Laudon

- Ne se prononce pas sur le projet mais demande qu'une attention particulière soit portée à la préservation des terres agricoles et veulent être associés aux futures concertations sur le projet.

Barral Ensemble

- Plutôt défavorable au projet, se mobilise essentiellement sur les impacts en termes de qualité de l'air sur le quartier Barral et plus largement sur Vovray et le secteur Trois Fontaines.

CIPRA France

- Ne se prononce pas sur le projet et rappelle les principes directeurs de la convention alpine.

Collectif Grenelle

- Défavorable au projet, le collectif soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.

DPE et APE de l'école élémentaire Barral

- Ne se prononce pas sur le projet mais demande qu'une attention particulière soit portée sur les impacts possibles du projet sur le quartier Val Vert et l'école élémentaire Barral.

Génération.s Annecy

- Défavorable au projet, soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.

Groupe « Église Verte » au nom de la paroisse catholique « Sainte TERESA` de Calcutta – Les bords du Lac »

- Défavorable au projet, soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.



Ligue contre la violence routière 74

- Plaide pour un contournement plus large et la création d'un transport en commun ambitieux de type tramway.

OÏKOS KAÏ BIOS

- Défavorable au projet, soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.

Rive Ouest Environnement

- Défavorable au projet.

Roule & Co

- Défavorable au projet, soutient une solution alternative de type tramway ou tram-train.

3.4.4 Les pétitions

Deux pétitions ont été mises en lignes

- L'une, par le Grenelle de la qualité de l'air et des transports intitulée « Rive Ouest du lac d'Annecy, oui à un transport en commun vraiment attractif, non au tunnel », a recueilli 8220 signatures au 22/02.
- Une autre, par l'ARDSL intitulée « Oui au tram-train Annecy-Albertville », a recueilli 5180 signatures au 22/02.

3.4.5 Les élus

Plusieurs élus se sont manifestés spécifiquement à travers des contributions écrites sur le site ou en registre

Favorables au projet

- Sylvianne Noël, sénatrice de la Haute-Savoie
- Annabel André-Laurent, vice-présidente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Bernard Accoyer, 1^{er} vice-président du Grand Annecy, maire délégué d'Annecy-le-Vieux
- Jean-Paul Amoudry, conseiller départemental du Canton de Faverges
- Sylviane Rey, conseillère départementale du Canton de Faverges
- Olivier Barry, conseiller communautaire du Grand Annecy, 1^{er} adjoint à la maire déléguée de Seynod
- Marc Caton, conseiller municipal d'Annecy, conseiller communautaire
- François Scavini, adjoint au Maire d'Annecy

Favorable ou pas opposé avec propositions alternatives et améliorations

- Hervé Bourne, Maire de Lathuille
- Valérie Losserand-Gardier, 1^{ère} adjointe mairie de Saint-Ferréol
- Éric Barithel, 1^{er} adjoint au maire de Duingt
- Bruno Barthalais, adjoint à l'urbanisme du maire de Duingt

Opposés au projet

- Martine Berthet, sénatrice de Savoie
- Nora Segaud-Labidi, maire déléguée de Cran-Gevrier, conseillère régionale
- Jean-François Brugnol, 1^{er} adjoint Albertville
- Fabienne Grebert, conseillère régionale de Haute-Savoie du groupe Le Rassemblement Citoyens Écologistes Solidaires
- Jean Boutry, conseiller municipal d'Annecy, conseiller communautaire du Grand Annecy, élu de Cran-Gevrier
- Claude Mauriange, conseiller municipal Sevrier
- Bernard Fontaine, conseiller municipal Sevrier

3.4.6 La presse

74 articles ont été recensés sur le sujet dont 2 dans la presse nationale spécialisée (Le Moniteur et Mobilité Magazine) :

- Dauphiné Libéré : 21
- L'Essor Savoyard : 15
- 8 Mont Blanc : 7
- France Bleu Pays de Savoie : 3
- Francebleu.fr : 1
- H2O Radio : 7
- ODS : 6
- RCF Haute-Savoie : 5
- Ledauphine.com : 1
- Hebdo des Savoie : 1
- France 3 Alpes : 1
- mobilitesmagazine.com : 1
- Le Moniteur : 1
- Groupe-ecomedia.com : 1
- France Bleu Pays de Savoie : 1
- montblanclive.com : 1
- Eco Savoie Mont Blanc : 1





© dep74L. Guette

4. Les thématiques abordées durant la concertation

4.1 Synthèse introductive

La concertation portait sur un projet visant à permettre une meilleure accessibilité à l'ensemble du territoire des rives du lac d'Annecy pour faire face aux engorgements actuels amenés à empirer avec la croissance démographique prévue par le Scot à l'horizon 2030. Cette concertation a été l'occasion de faire émerger de nombreux thèmes liés au projet. Outre les aspects techniques et l'efficacité du projet discutés, la concertation a ouvert plus largement le débat sur le modèle de développement voulu pour le territoire du lac d'Annecy ainsi que sur des thématiques telles que le réchauffement climatique, les effets de la pollution sur la santé des enfants et des générations à venir, le modèle de société et d'organisation territoriale qu'il fallait imaginer. Ce débat était d'autant plus prégnant que la concertation sur LOLA se conjugait avec la concertation sur le PDU du Grand Annecy.

Contre le projet, une tendance forte s'est dégagée pour des alternatives de transports en commun sans tunnel routier, au premier rang desquelles, la réalisation d'un tramway ou tram-train passant par le tunnel de la Puya puis se prolongeant sur les emprises de la voie verte et allant jusqu'à Albertville.

D'autres ont plébiscité la proposition de la mairie de Lathuile qui, sans être opposée au projet, demande la réalisation dans une première phase du BHNS en site propre passant par le tunnel de la Puya. Cette notion du phasage du projet a régulièrement été soulevée. Il s'agit de savoir comment gérer la situation à court et moyen terme et de savoir s'il faut commencer par un BHNS seul pour inciter aux changements de comportement.

Par ailleurs, des inquiétudes se sont fait jour sur le secteur particulier de Vovray, 3 fontaines, Barral, Valvert et Pont-neuf où le trafic va augmenter avec l'arrivée du tunnel et la création de la NVU ainsi que dans les traversées de certaines communes en rive Ouest du lac.

Les soutiens au projet mettent en avant sa capacité à « désengorger » Annecy à faire « respirer » les bords du lac et à permettre le développement économique ou encore assurer une plus grande sécurité des déplacements. Il y a plusieurs demandes d'amélioration du projet, que ce soit sur le service du BHNS, sur les P+R ou encore sur les aménagements en sortie de tunnel et pour les traversées de villes.

Ces thématiques, nous allons les aborder en détail dans la partie qui suit en commençant par le cadre de la concertation et ses modalités, que nous distinguons des autres thématiques.



4.2 La concertation en question

La concertation elle-même a été un objet de débat. Celui-ci s'est porté autant sur l'organisation, les moyens mis en oeuvre et son déroulement que sur le fond, l'utilité et la sincérité de celle-ci.

4.2.1 L'organisation et les débats

Des remerciements pour l'organisation du débat

De nombreux messages ont voulu saluer l'organisation d'un tel débat, qu'il s'agisse de personnes favorables au projet ou opposées à celui-ci. L'essentiel étant d'avoir un lieu d'expression sur un projet d'aménagement majeur.

« Sans processus de concertation publique (ou de débat public), impossible d'attirer l'attention sur tel ou tel aspect ou tel ou tel oubli du dossier. Alors que grâce à cette procédure et à la présence de la garante nommée par la CNDP, de nouveaux éléments d'information et de discussion ont pu, en cours de concertation, être versés au débat par le public et même soumis à discussion avec l'appui des maîtres d'ouvrage (cf. la réunion spéciale rajoutée au programme, le 8 janvier sur Seynod). Quelle autre procédure permet de telles avancées ? »

« J'ai été content de découvrir l'organisation, la participation importante du public (présence et préparation des interventions, et franchise). »

« Néanmoins, cette concertation nous propose aujourd'hui d'impliquer activement les habitants. Et montre un tournant intéressant dans les processus de décision. »

Le forum du site internet, globalement plébiscité, a fait l'objet de quelques critiques sur la complexité des inscriptions et sur la lenteur de son fonctionnement dû à la modération.

D'inévitables griefs sont évoqués

Des lacunes ont été pointées, parfois sur l'organisation et la logistique, notamment pour la première réunion publique se tenant à Annecy, considérée comme sous-dimensionnée pour la ville. D'autres ont souligné des horaires d'ateliers inadaptés en journée qui empêchaient les actifs de s'y rendre.

« Venu participer à la séance du 17 octobre, j'ai été pour le moins perplexe de l'organisation d'une réunion publique [pour un projet (ndlr)] à 350M€... dans une salle pouvant accueillir moins de 300 personnes alors que la ville centre du Grand Annecy comprend 120 000 habitants... laissant pendant plus de 2h30 nombre de personnes debout ou assises par terre ou pour partie dans le parc... On pourrait en étant mauvais joueur dire qu'on a voulu décourager de participer !!! »

En ce qui concerne les réunions publiques, les uns ont parfois trouvé qu'elles ne laissaient pas les opposants s'exprimer suffisamment,

« Je pense que cette réunion était cadencée et que la salle n'a pas pu s'exprimer librement... On a bien vu la frustration des gens à la fin. »

quand d'autres pointaient la mobilisation des opposants et le risque qu'ils ne soient pas représentatifs des actifs et biaisent les conclusions de la concertation par le ressenti qu'elles donnaient.

« Comme toujours dans ce genre de concertation la mobilisation des "contre tout projet" masque une majorité de personnes qui approuvent votre volonté de résoudre une situation qui va devenir critique (elle l'est déjà) dans les années à venir compte tenu de l'urbanisation croissante. »

Dans le même esprit, le temps de parole accordé au collectif Grenelle était parfois considéré comme inéquitable et certains ont noté une intolérance vis-à-vis des personnes favorables au projet :

« Enfin, dernière remarque, chaque fois que j'ai réagi favorablement (en applaudissant par exemple) au projet LOLA, j'ai été agressé verbalement par des personnes situées derrière moi, ce qui en dit long sur le supposé comportement démocratique des membres d'associations dont la seule motivation est de bloquer tous les projets de développement. »

4.2.2 Le contenu de la concertation

L'absence d'alternative reprochée

Une objection faite couramment à cette concertation portait sur le fait que seul le projet LOLA produit par les maîtres d'ouvrage était présenté sans qu'une alternative étudiée et approfondie le soit, notamment celle d'un tramway. L'absence d'alternative discréditait aux yeux de certains la notion de concertation.

« Le projet présenté ne parle que de tunnel, rien sur le tram !! ... que nous demande-t-on ? »

« Comment peut-on appeler cela une concertation alors qu'aucune variante du projet n'est présentée si ce n'est pour la NVU. »

« La phase de réflexion devrait se faire avec plusieurs variantes et c'est effectivement après discussion que la solution la plus pertinente est choisie. Mais là, les élus du Grand Annecy biaisent les débats. »

Une sincérité de la démarche mise en doute

D'autres mettaient en cause la sincérité de la concertation avec notamment deux arguments : l'un portant sur le fait que tout était déjà décidé, l'autre sur le fait qu'il n'y avait pas d'obligation de suivre les recommandations des contributions ou s'interrogeant sur la prise en compte des avis. De ce fait, beaucoup ont évoqué l'idée d'un référendum local sur le projet.

« D'aucuns considèrent le projet comme plié et la concertation comme une agitation démagogue. »

« À grands frais de "communication" institutionnelle, le débat est vidé de son sens dans la mesure où il ne sera pas suivi d'un référendum de validation/invalidation. »

« Pourquoi ne pas proposer un RIC, remis au centre des débats par l'actualité, pour que les habitants puissent faire un réel choix en connaissance de cause sur l'une des solutions possibles ? »

« Dans quelle mesure les avis des citoyens sont pris en compte dans la décision de ce projet ? »



Des appréciations diverses sur l'information donnée

Dans le même esprit, les documents mis à disposition pour la concertation font l'objet d'analyses contradictoires. Les uns les trouvent très « orientés » quand d'autres, plus favorables au projet, les trouvent clairs et bien documentés.

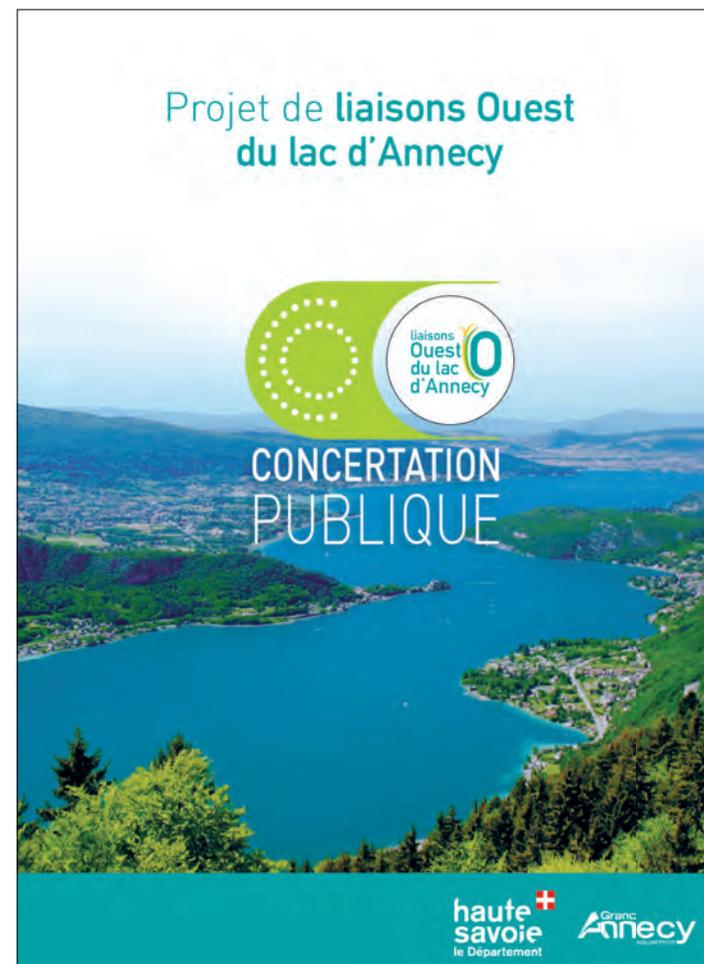
« À l'évidence, la plaquette diffusée à la population s'apparente à une profession de foi électorale. »

« Dommage que la plaquette de présentation du projet ne soit pas impartiale, les avantages sont mis en avant et les inconvénients sont minimisés ou éludés. »

« Le dossier consultable est très bien fait et convaincant. »

Quelques messages regrettent que la concertation LOLA se fasse un peu au détriment de la concertation PDU.

« Je regrette que la concertation publique qui concernait à la fois le projet de PDU du Grand Annecy et au sein de ce projet global, les liaisons Ouest du Lac d'Annecy, se soit focalisée sur ces liaisons occultant tout le reste, comme si le Grand Annecy avait comme seule préoccupation de désengorger les contours du lac. »



Couverture de la plaquette de synthèse de présentation du projet.

4.3 Les différentes thématiques abordées à propos du projet

4.3.1 La vision globale, la philosophie du projet

Deux visions s'opposent sur ce projet entre personnes et institutions qui y sont favorables et celles qui y sont défavorables. Les personnes favorables au projet développent une vision dans laquelle le projet doit assurer une fluidité et une meilleure accessibilité au territoire pour accompagner son développement. Pour les personnes opposées au projet, c'est la notion même de ce développement qui est mise en cause, en proposant une vision différente des enjeux d'avenir en termes d'environnement, de développement durable et de santé publique. Celle-ci passe par la défense d'une politique volontariste des transports en commun.

De nombreuses critiques sur l'orientation et l'ambition du projet

Une critique forte sur la philosophie du projet

Un des thèmes qui revient très largement chez les opposants au projet est celui de « projet du passé », « d'un autre temps », « qui ne prend pas en compte l'avenir et les nouveaux enjeux d'aménagement du territoire et de mobilité et d'environnement et de santé publique (et saturé à sa mise en service). »

« La plaie de notre zone d'habitation c'est la route et ses véhicules, c'est le moteur à explosion. Annecy et ses alentours sont dans une contradiction terrible : ils vantent les beautés du lac et ont une politique d'aménagement et de transport archaïque. »

« Je m'interroge sur votre soutien à ce projet de tunnel pour voitures. Un projet d'un autre temps !! »

« Une idée imaginée dans les années 70... où l'automobile était reine. »

« Ce projet de tunnel sous le Semnoz, déjà maintes fois évoqué et depuis

de nombreuses années, est au contraire loin d'être innovant. Il ne fait que recycler des solutions dépassées qui aboutiront à un gaspillage d'argent public pour une amélioration de la mobilité moindre, des nuisances supplémentaires et des résultats négatifs en termes de lutte contre le changement climatique et de pollution de l'air. »

Autre formule utilisée dans les mêmes proportions, parfois dans les mêmes messages, parfois de manière distincte : le reproche d'une pensée et d'une politique du « tout voiture ».

« Comment à notre époque pouvez-vous envisager la construction d'un tunnel encourageant le tout voiture sans y faciliter le transport propre ? »

« Ce projet est particulièrement décevant et inadaptés au regard des attentes importantes des riverains, il dénote des conceptions d'ores et déjà dépassées. Il faut cesser de penser uniquement avec le "tout voiture". »

« En conclusion, un projet très couteux avec une efficacité très incertaine, qui ne remet pas en cause la politique du tout voiture suivie ces 25 dernières années, malgré une augmentation significative de la population du bassin annécien, et en contradiction totale avec les orientations nécessaires au 21^e siècle. »

Une critique des moyens financiers engagés

Dans la continuité de ces critiques de nombreux messages font le lien avec le budget qui serait mieux employé sur un projet de transports en commun ou parlent d'un projet qui empêche la mobilisation des moyens et des ressources pour une politique plus ambitieuse des transports en commun et des modes doux.

« Je suis totalement opposée à ce projet, qui ne diminuera en rien le trafic automobile, représente un investissement financier considérable et qui,



au lieu d'inciter à l'utilisation des transports communs, va offrir un atout supplémentaire au "tout voiture". »

« L'argent consacré à ce projet serait plus utile à la création d'un véritable transport en commun performant en site propre entre Duingt ou Dousard et Annecy-centre (genre tramway). »

« La priorité est d'investir ces plus de 300 millions dans des transports en commun et des modes doux de circulation (transports en commun en site propre, bus ou tram, vélos...). »

De la même manière, de nombreux messages évoquent le coût du projet « **exorbitant** », « **faramineux** », « **dispendieux** », « **prohibitif** », alors que d'autres s'interrogent sur la répartition des crédits entre routier et transports en commun.

« Tirant la leçon du fait, qu'aujourd'hui, 64% des déplacements dans le bassin annécien se font en automobile, l'ambition affichée est de diminuer ce chiffre au profit des transports en commun et de modes de déplacement plus doux. Or pour arriver à ce résultat plus de 80% de l'investissement planifié dans ce projet est consacré au... routier. Cela n'est pas logique. »

« Le BHNS apparaît comme le parent pauvre du projet LOLA en termes de coût 1/5 du coût global et en termes d'objectif dès lors qu'il ne se trouve pas en site propre sur l'intégralité du trajet. »

Ces différentes critiques sont souvent assorties d'une exhortation aux élus à qui on demande d'être « **modernes** », « **courageux** » ou « **audacieux** » en abandonnant le projet LOLA au profit d'un projet tout transports en commun.

Un manque de cohérence entre le PDU et LOLA

Dans des proportions bien moindres, d'autres griefs sont formulés, notamment le manque de cohérence entre LOLA et le PDU.

« Ce choix est en totale contradiction avec les objectifs du PDU (Plan de Déplacements Urbains) soumis également à concertation qui se propose de réduire la part modale très élevée de l'auto, soit 64% de nos déplacements au sein de notre agglomération (75% dans les « territoires ouverts »). »

« Dans le document du PDU, les objectifs affichés sont un changement de pratique de mobilité (donc moins de VL), une mobilité durable (donc moins de VL), la qualité de l'air... (donc moins de VL). Vos objectifs sont clairs, pour les atteindre il faut réduire le nombre de voitures sur la route. Or, que nous proposez-vous ? Un tunnel... pour pouvoir faire rouler encore plus de voitures ! Il y a là une logique qui m'échappe, je dois l'avouer. »

« À mon sens, c'est plutôt la problématique du futur PDU qui devrait être considérée comme une donnée essentielle pour les liaisons Ouest, et non l'inverse. D'ores et déjà le document de travail du PDU inscrit parmi ses objectifs de développer une offre de mobilité alternative à la voiture, notamment dans les "corridors d'accès" et d'inciter à la modification des comportements. »

Un projet qui ne devrait pas coupler le BHNS et le tunnel

Le sujet du découplage entre BHNS et Tunnel revient à plusieurs reprises. Nous le développerons également dans la partie consacrée au phasage.

« Comme certains l'ont dit lors de l'atelier Trafic, ou lors des réunions publiques, ne serait-il pas plus sage de découpler juridiquement et temporellement les DUP TCSP et Tunnel/NVU ? »

« Ce découplage aurait plusieurs effets positifs : un vrai TCSP attractif et performant, par exemple un tram-train, mis en place plusieurs années avant tout tunnel routier susciterait un basculement culturel, un changement du tout voiture vers le transport collectif. (...). Un contentieux juridique contre la DUP du tunnel ne condamnerait pas le transport collectif dont a tant besoin la cluse du lac. »

« En conclusion, pour mieux satisfaire les besoins de mobilité dans la cluse du lac et au-delà, les porteurs du projet auraient tout intérêt à découpler temporellement et juridiquement le transport collectif TCSP du tunnel et de sa NVU. »

En contrepoint des exhortations faites aux élus, on note quelques messages mettant en cause leurs choix ou des intérêts supposés en favorisant constructeurs et promoteurs.

On note également un certain nombre de messages qui pointent un manque d'ambition du projet en termes de contournement. On retrouvera cette thématique du tunnel long *versus* le tunnel court dans le thème « *aménagement du territoire* ».

« Si l'on se montre ambitieux et respectueux du site du lac, alors envisageons un tunnel long depuis la sortie de l'autoroute Seynod (récemment créée) jusqu'à Doussard/Giez. Les Suisses et voisins italiens ont su le faire ! »

« Une vision saucissonnée qui ne permet pas une approche globale du contournement et des transports en commun à développer. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

La philosophie du projet est de favoriser une amélioration de la mobilité, quel que soit le mode de déplacement. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de déplacement mais de tenir compte des réalités du développement du territoire et des comportements de mobilité (aujourd'hui, plus de 65 % des déplacements en Haute-Savoie se font en automobile), et d'offrir des possibilités d'évolution sur l'usage des infrastructures.

Mais aussi un soutien important pour un projet mixte qui désengorge l'agglomération et favorise son développement

Un projet qui « désengorge » l'agglomération

Si les critiques et les oppositions au projet sont majoritaires, près d'un tiers des personnes s'est toutefois prononcé en sa faveur, avec des arguments qui reprennent souvent ceux des maîtres d'ouvrage et au premier rang desquels le désengorgement de l'agglomération et des bords du lac.

« Ce tunnel permettra ainsi de façon évidente de décongestionner ce trafic et donc de diminuer des bouchons insupportables et une traversée d'Annecy moins stressante et polluante. »

« Un projet utile qui va permettre de fluidifier la circulation. Indispensable pour désengorger l'avenue du Rhône. »

« Je suis très favorable à sa réalisation qui permettra un désengorgement de la ville d'Annecy (montée des trésums !!!, ...), et des rives du lac. »

« Il est absolument indispensable de créer et réaliser le contournement d'Annecy par la liaison Ouest du lac, appelée LOLA. Ce qui permettra enfin de désengorger l'agglomération, éviter une pollution, faciliter la vie des usagers, permettre une desservitude par transports publics performants, réduire les temps, les coûts et le confort. »

« J'ai habité pendant 3 ans à Graz en Autriche. La situation est très proche de celle d'Annecy. Un tunnel bâti il y a plus de 50 ans et doublé récemment permet de contourner la ville. La chance ne sourit qu'aux audacieux ! Il faut faire vite. »

Il est à noter que cet argument des exemples étrangers, Autriche, Suisse et Italie est utilisé dans plusieurs messages en faveur du projet mais également contre. Dans la veine des exemples étrangers, des alternatives routières comme un tunnel sous le lac ou un pont au-dessus sont évoquées à deux ou trois reprises.

Un projet nécessaire pour les entreprises et l'économie

L'accompagnement du développement démographique mais aussi économique, notamment en favorisant l'accessibilité des entreprises et en considérant que « la



voiture est un fait inéluctable » est un autre argument développé.

« Gérant d'une PME qui doit se déplacer tous les jours dans le bassin Annécien il devient impératif de créer ce tunnel pour fluidifier le trafic. Dans mon entreprise nous en sommes arrivés à diminuer notre activité sur le secteur Sevrier-Duingt-Doussard pour cause de perte de temps. »

« C'est le bouclage sud du contournement d'Annecy, indispensable pour améliorer d'une part l'accès au bout du lac et aux entreprises qui s'y trouvent, d'autre part pour améliorer la situation de saturation du centre-ville, en déviant le flux de véhicules qui n'ont rien à y faire. »

Plus largement et en dehors de l'aspect économique, nombre de messages mettent en avant une plus grande facilité de déplacements sur les bords du lac profitant bien sûr aux habitants mais également aux touristes. Il est à noter que les messages de plusieurs résidents secondaires ou touristes récurrents vont dans ce sens.

« Il permettra de réduire les temps de trajets entre Annecy et Faverges, en réduisant les bouchons, d'améliorer la qualité de l'air, la qualité de l'eau du lac, ainsi que la qualité de vie des travailleurs en réduisant leur temps de trajets domicile - travail. »

« Nous passons plusieurs mois par an, depuis trente-cinq ans, sur Annecy, d'abord en camping puis dans un appartement. Nous pouvons témoigner de l'évolution du secteur avec la fréquentation croissante bien sûr en été mais aussi aux intersaisons. Nous connaissons les problèmes de bouchons et de stationnement. Ce projet nous paraît être raisonnable et bénéfique pour tous, résidents permanents bien sûr mais aussi pour le renom et l'image de ce secteur de Haute-Savoie, pour que celui-ci reste compétitif et dynamique. Il faut aller dans le sens du progrès et du dialogue pour tous. Ce projet doit être une réussite. »

Un impact environnemental positif du projet

Un argument qui revient très fréquemment chez les personnes favorables au projet est que la fluidité que permettrait le projet va contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. De façon plus anecdotique, on parle également de son moindre impact paysager.

« Le tunnel permettra d'éviter au centre d'Annecy le transit et les déplacements pendulaires et d'éloigner du lac les risques de grave pollution. Il fluidifiera la circulation et permettra de développer en parallèle des modes de transport collectif qui ne seront pas bloqués. »

« Chacun sait que les voitures et camions en "stationnaire" polluent beaucoup plus que des véhicules roulant à vitesse quasi constante, régulée et à vitesse moyenne, ce qui sera le cas dans ce tunnel. »

« De plus le projet LOLA n'aura pas, selon moi, d'impact paysager, et permettra de conserver en l'état la piste cyclable en site propre qui pourrait être impactée par d'autres projets demandant plus d'emprise au sol. »

Des parcours sécurisés grâce à l'alternative routière

Autre argument défendu à plusieurs reprises par les tenants du projet est la sécurisation des trajets qu'il offre en proposant une alternative routière en cas de problème (le séisme de 1996 a été évoqué). Cet argument est parfois associé à celui de l'accessibilité des secours sur la rive Ouest.

« Il est nécessaire qu'un réseau routier soit maillé pour qu'un utilisateur puisse changer d'itinéraire en cas de problème. »

« Je suis pour ce tunnel à 100% qui permet de désenclaver cette rive du lac et de ramifier le réseau. Quelle galère lorsqu'il y a un accident sur cette nationale ! »

« Pouvoir se rendre à Annecy librement, sans redouter un blocage de la circulation à la Puya en raison d'un incident ou d'un accident. Que se passerait-il lors d'un transport sanitaire à l'hôpital si l'ambulance était immobilisée à la Puya ? »

Un projet financé et évolutif

Par ailleurs, de nombreux partisans de LOLA mettent en avant un projet qui a le mérite d'être financé et qui peut être évolutif. Souvent, il est également évoqué le fait qu'il est impératif d'agir et qu'il ne faut pas reporter ce projet pour de nouvelles études.

« Un des atouts essentiels du projet LOLA est de ne pas obérer l'avenir... À la différence de voies de tram qui auraient rendu impossibles les évolutions, les structures routières polyvalentes permettront d'accueillir de nouveaux modes de transport modernes (véhicules ou navettes pneumatiques électriques autonomes par exemple). »

« Si à plus long terme, la densification de l'habitat l'exigeait et permettait d'atteindre un seuil minimum de rentabilité, il serait toujours possible de connecter des voies de tram afin de prolonger un éventuel réseau urbain préexistant. »

« Le projet présenté n'est certes pas idéal mais il a le mérite d'exister et d'être réalisable dans des délais relativement courts (Allons-nous encore tergiverser pendant une dizaine d'années pour se mettre d'accord sur une autre alternative ?). »

Un projet mixte équilibré

Enfin, certains louent l'aspect équilibré du projet entre routier et transports en commun.

« Ce projet a le mérite de concilier transports automobiles et transports en commun. Le choix de la mise en œuvre de l'une seule de ces solutions serait une aberration ; je ne crois ni au tout auto, ni au tout transport en commun. »

« En conclusion, demain avec le projet LOLA il sera possible d'utiliser sa voiture (obligatoire pour certaines professions, pour certaines obligations, pour un lieu de travail trop éloigné, à causes des horaires, des difficultés pour se déplacer à pied...) avec un trajet plus fluide, de se rendre à Annecy avec les transports en commun avec un bus en site propre/voie centrale et aussi d'utiliser la voie verte pour des trajets plus courts = Projet Complet. »

« On rejette le BHNS qui serait inadapté, inefficace, et on promeut comme solution à tous les problèmes le tram..., mais on oublie de voir que le projet LOLA est, non pas une réponse miracle, mais une réponse globale et diversifiée, combinée avec les réflexions et les orientations du nouveau PDU du Grand Annecy... »

4.3.2 Le trafic au cœur des débats

La problématique des traversées de Saint-Jorioz et Duingt

Un reproche couramment fait au projet est de « **déplacer le bouchon** » à Saint-Jorioz et Duingt. La formule revient très souvent, et s'appuie sur l'augmentation de trafic prévue sur la rive Ouest. L'argument des maîtres d'ouvrage, qui expliquent que malgré son augmentation le trafic sera plus fluide du fait des aménagements prévus, n'apparaît pas crédible pour de nombreux participants. Les habitants de Saint-Jorioz et de Duingt sont plusieurs à considérer que leurs communes sont les territoires sacrifiés du projet, ce dernier permettant une baisse de trafic sur la rive Est et aux Marquisats, mais en le « déplaçant » sur leurs communes. Cet aspect sera développé dans la partie « Aménagement du territoire » (cf. p.53).

« Je pense que le tunnel n'est pas une bonne option : cela va déplacer le problème au-delà de Sevrier. »

« Cela ne résoudra en rien les problèmes de circulations de l'agglomération. Cela ne fera que les déplacer à Saint-Jorioz et Seynod. »

« Un tunnel ne ferait que déplacer le problème de la pollution et engorgerait quelques kilomètres plus loin ! »

« Mais plus encore : en consultant "l'étude de trafic : modélisation statique" (pp. 65-66 et 74-75), on peut calculer une augmentation de 62% du trafic aux heures de pointe du matin entre Saint-Jorioz et Sevrier. Loin de fluidifier le trafic sur la rive Ouest du lac, le tunnel déplace les bouchons, en heure de pointe, du tronçon Annecy/Sevrier vers le tronçon Sevrier/Saint-Jorioz/Duingt. »

« En effet toutes les personnes qui résident sur la rive Ouest pourront témoigner que chaque jour à l'heure de pointe le bouchon se forme de Saint-Jorioz à Sevrier. Comment peut-on éluder cette composante majeure dans la construction d'un projet. Pourquoi décharger Talloires de 6 000 véhicules sur les 12 000 véhicules jour pour renvoyer sur la rive Ouest ce supplément de véhicules du fait de la construction du tunnel ??? La rive Ouest passant de 15 000 véhicules à 21 000 /jour cela revient à dire que le bouchon se formera plus en amont à Duingt ? à Doussard ? »



« La ligne droite Saint-Jorioz-Sevrier est en permanence bloquée. Imaginer cette route avec 30% de trafic en plus est un vrai cauchemar. Supprimer le feu de Saint-Jorioz pour le remplacer par deux ronds-points, comme le prévoit notre commune, ne résoudra pas le problème et je ne suis pas loin de penser que ce sera même pire. »

« Les deux ronds-points projetés dans le centre de Saint-Jorioz ne seront pas de taille suffisante pour écouler le trafic des voitures dans la mesure où il faudra laisser passer le BHNS. L'exemple de la traversée de la zone commerciale d'Epagny montre les limites de la coexistence d'une voie bus en site propre traversant une zone très fréquentée et un grand rond-point(...). Et la traversée de la ville de Duingt ? autre goulet d'étranglement.»

Dans de nombreux commentaires globalement favorables au projet, une inquiétude se fait jour concernant la sortie du tunnel à Sevrier, les traversées de Saint-Jorioz et de Duingt. Ces personnes demandent des aménagements complémentaires à ceux proposés, notamment des déviations à Saint-Jorioz, à Duingt ainsi qu'en sortie de tunnel. Cela leur semble indispensables pour absorber au mieux le trafic supplémentaire prévu.

« Je propose une tranchée couverte pour tout le trafic de passage, c'est à dire les véhicules dont la destination n'est pas Saint-Jorioz, tranchée qui débiterait avant le rond-point de chez Peugeot et ressortirait avant le rond-point où traverse la piste cyclable. Cette tranchée passerait donc sous la rivière du Laudon. »

« Gros rouleur, 60 000 km par an au moins, j'attends avec impatience la mise en place du BHNS et le percement du tunnel sous le Semnoz !! Il faudra par ailleurs envisager très rapidement un autre tunnel à hauteur de Duingt pour fluidifier encore plus le trafic qui va augmenter avec les constructions de logements. »

« Pour être complet, je pense qu'il faudra prévoir dans un avenir proche les déviations de Saint-Jorioz et Duingt. Des solutions simples et connues existent. »

« Concernant Saint-Jorioz, je pense que le projet de deux petits ronds-points sur le tracé de l'actuelle 1508 manque d'ambition et sera très vite insuffisant. Pour moi, si le coût est bien sûr d'un autre niveau, il faudrait faire la déviation, sur le tracé prévu de longue date, en souterrain sous le Laudon depuis la Gendarmerie jusqu'aux Chapelles. À Duingt, le problème est entier le projet ne règle rien, il faudra très vite réfléchir à une déviation. »

EN BREF

Propositions et demandes complémentaires exprimées au cours de la concertation :

- une déviation de Saint-Jorioz, idéalement en souterrain ;
- une déviation de Duingt également en souterrain via un tunnel sous le Taillefer ;
- des mesures compensatoires en sortie de tunnel côté Sevrier.

Des inquiétudes sur le fonctionnement du tunnel

Au titre des interrogations ou des arguments pour s'opposer au projet LOLA, se trouvent les commentaires liés à la « saturation du tunnel ». Cette notion a alimenté l'impression d'inefficacité voire « d'inutilité » du projet. Sur ce sujet, source d'inquiétudes ainsi que de malentendus et d'incompréhensions, les maîtres d'ouvrage ont pu apporter des réponses au cours de la concertation.

« [Le projet] ne se projette pas assez dans le futur et ne permettra pas de répondre à l'afflux de véhicules sur le trajet Faverges-Annecy. Il est dit dans l'étude que le tunnel sera saturé plus de 130 jours par an aux heures de pointe, c'est à dire lorsqu'on en aura le plus besoin. »

« Pour un investissement de 300 à 350 millions d'euros, avec +60% de trafic en heure de pointe, seulement 1000 voitures /heure dans ce fameux tunnel qui sera d'ailleurs saturé 137 jours par an peu de temps après son inauguration. »

« L'étude de trafic nous apprend aussi (page 88) que le tunnel serait saturé 137 jours par an dès 2030, ce qui augure mal du trafic entre Annecy et Sevrier par le lac (RD1508) dès les années 2030. »

« En effet, il est prévu d'ici 2030 que le tunnel soit saturé et fermé régulièrement pour une durée très courte, certes, mais en 2040 et 2050... qu'en sera-t-il ? »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Ces fermetures ponctuelles ne résultent pas d'une situation de congestion mais d'un choix porté dans le projet de ne pas réaliser un tunnel qui permettrait un très fort débit automobile, mais au contraire d'en limiter le trafic. D'où le choix des maîtres d'ouvrage d'un tunnel monotube.

Pour un tunnel monotube, l'application des normes de sécurité en vigueur impose de limiter le trafic à 1 000 véhicules par heure et par sens de circulation. C'est pourquoi le tunnel pourra être amené à être fermé ponctuellement si cette limite est dépassée. Cette fermeture serait courte, le temps qu'une partie du trafic sorte du tunnel, et régulée par un feu. Elle n'entraînerait pas une situation de congestion pour les véhicules puisqu'ils pourront emprunter l'itinéraire par la RD1508 et les marquisats. Enfin, l'occurrence de fermeture est limitée : elle concerne au maximum 100 véhicules par heure, et dans trois quarts des cas, moins de 50 véhicules par heure. C'est pourquoi le choix d'un tunnel monotube a été maintenu.



Des inquiétudes sur le trafic du côté Seynod, notamment au carrefour de la Croisée et sur la rocade

Le fonctionnement du carrefour de la Croisée fait également partie des interrogations, notamment des riverains des secteurs Barral, Pont-Neuf voire de l'avenue d'Aix-les-Bains. Tous s'inquiètent de la forte augmentation de trafic prévue au niveau de ce noeud routier important qui est déjà souvent saturé. Là encore les maîtres d'ouvrage ont apporté des éléments de réponse à ces interrogations.

« Assez peu d'éléments précis abordent la situation engendrée par l'arrivée d'au minimum 10 000 véhicules jours de plus sur un point déjà très délicat de la circulation, le Carrefour de la Croisée. Celui-ci se trouve à la confluence entre la voie rapide Ouest (38 000 v/j), la RD1201 (déjà saturée aux heures de pointes avec 22 000 v/j) et de nouveaux axes tels la RD5 (de plus en plus utilisée pour tenter d'éviter le ralentissement créé par la sortie de l'autoroute à Chaux-Balmont et qui doit avoisiner aujourd'hui les 8 000 v/j) et la Route des Creuses (11 000v/j). Aucun scénario n'est proposé alors que la nouvelle voie va faire de ce point de la Croisée l'un des plus concentrés de l'agglomération et sans conteste le plus pollué. »

« Il est prévu à partir du rond-point de la Croisée. Ahurissant ! Nos élus savent-ils qu'à presque toutes les heures de la journée ce rond-point est déjà embouteillé, parfois saturé et c'est là qu'ils veulent faire aboutir une voie nouvelle à grand trafic ! »

« La nouvelle voie sortirait au carrefour de la Croisée qui actuellement est déjà à la limite de la saturation avec des embouteillages qui se répercutent parfois jusqu'à la sortie sud de l'autoroute. Les embouteillages seront réduits sur la RD1508 mais fortement aggravés en entrée sud d'Annecy, secteur beaucoup plus stratégique pour l'économie de l'agglomération que les bords du lac. »

« Le trafic est-il bien étudié pour les infrastructures côté Seynod/Annecy (carrefour de la croisée, rocade, RD1201). »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Dans le projet proposé à la concertation, quel que soit le scénario considéré pour la NVU, le giratoire de la croisée (entre l'avenue Zanaroli et l'avenue d'Aix-les-Bains) est modifié avec une dénivellation : le flux de véhicules en provenance du tunnel et en direction de l'autoroute passe sous le giratoire. Les mouvements d'échanges se font eux en surface. Dans les deux configurations, les réserves de capacité du rond-point réaménagé permettent un fonctionnement normal du carrefour. Par ailleurs, les études de trafic et les modélisations prennent bien en compte l'ensemble du périmètre du Grand Annecy et au-delà, dont la rocade, la RD1201 et la RD3508.



Atelier sur les effets du projet sur le secteur Barral–Trois Fontaines–Vovray à Seynod le 8 janvier 2019.

Des études trafic interrogées sur l'effet d'induction et sur leurs hypothèses

Si les études de trafic sont généralement légitimées par l'ensemble des contributeurs, à tel point qu'elles servent souvent de base à certaines critiques du projet (cf. paragraphes précédents), il arrive cependant qu'elles soient mises en cause, notamment sur le phénomène d'induction généré par une nouvelle infrastructure et l'effet GPS qui ne seraient pas pris en compte, ce qui a suscité du débat lors de l'atelier trafic.

« Un grand absent dans cette étude : l'effet GPS. »

« Il est facile de comprendre, particulièrement en saison de ski, que les touristes suisses, allemands ou italiens seront, à partir de l'A41, automatiquement guidés vers Albertville via le tunnel sous le Semnoz, ce qui engendrera un supplément de circulation de plusieurs milliers véhicules par jour, c'est l'effet GPS. »

« Or tous les spécialistes de l'ingénierie des transports constatent une augmentation du trafic de 30% minimum après tout percement d'un nouvel axe routier, par effet d'attraction. Lyon en a fait la triste expérience avec le tunnel de Fourvière et le contournement Est, saturés dès leur ouverture. »

« Vous pensez réellement qu'une nouvelle voie gratuite qui va fluidifier la circulation sur les bords du lac et la traversée d'Annecy ne va pas tenter plus de monde ? En venant de l'autoroute, par exemple du péage d'Allonzier, et pour se rendre à Albertville, on gagne 12 € de péage aujourd'hui (sans doute le double en 2030 au rythme où les péages augmentent) et 48 km de distance en sortant de l'autoroute à Annecy et passant par le lac. La seule chose qui freine ce trafic de transit aujourd'hui : le temps de parcours. À l'heure où de plus en plus de monde ne navigue qu'avec le GPS, c'est Google qui décide du trajet emprunté. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

La question du report d'itinéraire depuis l'A41 vers la RD1508 a été analysée sur la base des éléments disponibles :

- résultats de l'enquête Origine-Destination réalisée sur la RD909a et la RD1508 en 2015,
- résultats de l'enquête Origine-Destination réalisée en barrière de péage d'Allonzier sur l'A41 en 2013,
- comparaison des coûts des deux itinéraires.

Il en ressort les enseignements suivants :

- Pour effectuer l'itinéraire Albertville <> Nord Haute-Savoie, en situation de trafic fluide, il est plus avantageux d'emprunter la RD1508 (ou la RD909a) que l'A41 car l'itinéraire est plus court en distance et n'est pas soumis à péage.
- En heure de pointe toutefois ce constat doit être nuancé car l'itinéraire par la RD1508 reste davantage soumis aux fluctuations de la circulation.
- Les enquêtes interviews ont permis d'évaluer le trafic d'échange actuel entre le Nord de la Haute-Savoie et la Vallée de la Tarentaise à 1400 véhicules/jour, dont 1100 empruntent déjà la RD1508 et/ou la RD909a.
- Ainsi, le report maximal de trafic depuis l'A41 vers la RD1508 serait d'environ 300 véhicules un jour ouvré classique.

La problématique des flux saisonniers revêt une autre dimension. Le projet vise à améliorer les conditions de circulations locales un jour ouvré classique. C'est pourquoi la possibilité d'un tunnel plus long, débouchant au bout du lac, qui aurait capté lui un fort trafic de transit, n'a pas été retenue.



Parfois, c'est parce qu'elle est commandée par les maîtres d'ouvrage et donc « **suspecte** » que l'étude est mise en doute. D'autres points ont été critiqués comme la non prise en compte de certains aspects du trafic sur l'agglomération ou l'horizon 2030 des études qui semble à certains un horizon à trop court terme pour un projet de ce type.

« Il est fort probable que les chiffres de trafic maximum sur la route entre Sevrier et Annecy soient sous-estimés. »

« Bien sûr la plupart de ces chiffres sont minimisés et ne reflètent pas la circulation du samedi, plus importante, car ceux-ci correspondent à la circulation en semaine. Les arrivées et retours de station du samedi ne sont donc pas pris en compte. Les études disent ne vouloir refléter que le trafic local à la problématique duquel le projet souhaite répondre. Les riverains eux vivent là 7 jours sur 7. »

« Des secteurs pourtant prévus à fort trafic, comme la sortie du tunnel vers Seynod-Barral et la zone de Pringy proche de l'Hôpital et de l'A41 (auto-route prévue d'être élargie à 2X3 voies) n'ont fait l'objet d'aucune étude particulière et, de plus, sont pourtant destinés à une forte urbanisation. Cela s'ajoute à l'augmentation du trafic validée par les études sur la rive Ouest. »

« Et il s'agit d'une prévision pour 2030... Que peut-on imaginer au-delà ? Très certainement une circulation croissante... jusqu'à une nouvelle situation de congestion puisqu'au niveau de Saint-Jorioz, la circulation augmenterait de 40 %, à 24 000 véhicules / jour en 2030. »

« La loi impose de construire un tunnel bi-tube si les prévisions de trafic À QUINZE ANS dépassent 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation (donc 20 000 dans les deux sens). Ne faudrait-il pas modéliser le trafic de l'année 2040 et non celui de 2030 pour répondre à la loi ? Les estimations de trafic dans le tunnel (p97 de l'étude de trafic et p17 de la plaquette de présentation) donnent 19 000 véhicules/jour (TMJA), en 2030, ce qui permet (tout juste) d'être «dans les clous» (comme par hasard). Est-ce bien crédible ? »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

L'atelier sur le trafic qui s'est tenu à Saint-Jorioz le 29 novembre 2018 a permis aux maîtres d'ouvrage et au bureau d'études Transmobilités de présenter dans le détail l'ensemble des hypothèses et du processus qui ont présidé à l'élaboration de l'étude trafic. Cette présentation a également été soumise à Béatrice Jarrige experte indépendante désignée par la CNDP qui en a validé les grands principes et la méthodologie. Un point concernant la prise en compte d'un éventuel doublement de la RD3508 Sud dans l'étude trafic a été soulevé auquel les maîtres d'ouvrage ont répondu (cf. page suivante).

Concernant la question de la prise en compte du trafic le samedi, les maîtres d'ouvrage ont expliqué que l'étude trafic s'est concentrée sur les heures de pointe des jours ouvrés car l'objectif est d'abord d'apporter une réponse aux déplacements quotidiens faits tous les jours, voire plusieurs fois par jour par les habitants.

Nous soulignons par ailleurs un point de débat qui a eu lieu entre l'association des Amis de la terre, membre du collectif Grenelle, et les maîtres d'ouvrage sur la prise en compte de l'éventuel doublement de la RD3508 Sud dans l'étude trafic du projet, notamment en raison de l'influence que cela pourrait avoir sur l'étude d'impact environnemental du projet.

« L'évaluation environnementale anticipée 2030 sur l'ensemble des projets routiers (sans le tunnel) est basée sur une étude de trafic comprenant une hausse de 19% des kilomètres parcourus. Cela ne tient pas compte d'une partie des projets, c'est-à-dire celui de la RD3508 Sud, pourtant bien acté dans la Convention de financement. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Toutes les opérations routières de la convention signée avec le Grand Anancy pour lesquelles il y a un accord politique sur la réalisation avec travaux ou DUP déclarée (le projet de liaison RD16-RD1201 est un peu en retard mais intégré) sont intégrées à l'étude trafic.

Pour la RD3508 Sud, seul un accord pour la réalisation d'études a été signé, et celles-ci n'ont pas débuté. Si les études sont réalisées, elles seront intégrées dans l'étude d'impact environnemental dans leur intégralité.

Retrouvez un résumé du rapport d'analyse sur les études trafic du projet LOLA rédigé par Béatrice Jarrige, experte trafic désignée par la CNDP dans le chapitre *Le bilan de la garante - Conclusion et orientations issues de la concertation* p.69.

Un projet qui permet des temps de parcours réduits et plus fiables...

Pour les nombreux commentaires favorables au projet, la fluidification du trafic, l'amélioration des temps de parcours et leur sécurisation sont des atouts indéniables de ce projet. En ce sens, de nombreuses personnes estiment que le projet apporte une réelle solution aux problématiques actuelles.

« Il permettra de réduire les temps de trajets entre Annecy et Faverges, en réduisant les bouchons. »

« La construction du tunnel sous le Semnoz va désengorger les bords du lac entre Annecy et Sevrier et rendre la circulation plus fluide sur cette portion. »

« Je suis favorable à ce tunnel, seul moyen de désenclaver les bords du lac. »

« Il permet de fluidifier le trafic, en limitant les bouchons et en réduisant les temps de parcours. »

« Pour moi le projet LOLA répond bien aux problématiques actuelles de circulation sur le bassin d'Annecy et selon moi [améliorera] considérablement la fluidité du trafic et [réduira] les temps de parcours dans les deux sens. »

... et une meilleure accessibilité des secours

Pour les personnes favorables au projet, un argument revient de façon récurrente : il s'agit de la meilleure accessibilité des secours permise par le projet. C'est à mettre



en relation avec l'argument développé dans le chapitre « vision globale du projet » sur l'alternative d'itinéraire offerte par le projet.

« Sans compter que le tunnel constituerait une véritable « issue de secours » en cas de problème sur la RD 1508 le long du lac, qui est la seule voie de circulation pour sortir de la souricière. »

« Depuis, rien n'a été fait et nous en sommes arrivés à l'asphyxie, ce qui outre les bouchons quotidiens engendre des problèmes de sécurité indéniables pour les interventions des secours d'urgence. »

« En revanche, le tunnel semble nécessaire pour supprimer le goulet d'étranglement Sevrier Annecy... source de pollution liée aux bouchons quasi permanents, et d'insécurité (difficultés de circulation pour les services de secours...). »

5.3.3 La préoccupation environnementale

Deux sujets environnementaux ont fortement animé les débats : la question climatique et la pollution de l'air, avec comme corollaire la santé publique. De nombreux citoyens ont reproché au projet de ne pas répondre aux enjeux environnementaux actuels. D'autres problématiques environnementales sont également mentionnées dans une moindre mesure : la qualité de l'eau du lac qui pourrait être impactée, la préservation des terres agricoles, le risque Seveso à Vovray ou encore les nuisances sonores.

Un projet qui n'améliore pas la qualité de l'air et nourrit les inquiétudes des riverains

Concernant la pollution de l'air, le reproche principal est que, globalement, le projet

ne l'améliore pas, voire, en ce qui concerne la rive Ouest et le secteur de Vovray–Barral–les Trois Fontaines jusqu'à Pont-Neuf, pourrait la dégrader à certains endroits, notamment à proximité immédiate des voies de circulation (on retrouve alors exprimé le sentiment d'inégalité entre les territoires, certains bénéficiant d'une amélioration de la qualité de l'air, au détriment d'autres. Ce thème sera développé plus loin).

Beaucoup contestent l'hypothèse utilisée par ATMO dans son étude, qui indique que le parc de véhicules à l'horizon 2030 émettra moins de polluants. Pour les opposants, plus de voitures égale plus de pollution.

Enfin, concernant le secteur de Vovray–Barral–les Trois Fontaines, il a été reproché de ne pas faire apparaître les résultats des études dans les documents de synthèse ou dans le dossier de concertation, renforçant l'impression d'indifférence par rapport à ce secteur par les maîtres d'ouvrage. Sur ce point, la dernière réunion à Seynod a permis de donner l'ensemble des résultats de l'étude air d'ATMO sur ce secteur.

Le corollaire santé de cette pollution revient souvent dans l'expression des inquiétudes, notamment pour les enfants, certains établissements scolaires étant à proximité des voies de circulation où le trafic devrait augmenter avec le projet.

« De plus ce projet se contente de stabiliser les émissions polluantes à l'horizon 2030 (dans 12 ans !) alors qu'il y a le feu à la maison... Et quid du déséquilibre qu'il instaure entre les deux rives ? Faire un amalgame en faisant croire que la pollution ne changera pas globalement d'une rive à l'autre c'est méconnaître les études d'impact qui confirment que dans les 200 m de part et d'autre d'un axe de grande circulation, les niveaux de pollution sont très préoccupants pour la santé (cf AIRPARIF N°39 décembre 2012). C'est le long de cet axe que se trouvent les tennis et la plage de Sevrier, les écoles de Sevrier, le collège de Saint-Jorioz... »

« Le système LOLA apporterait + 7 000 voitures/jour à l'horizon 2030 sur Sevrier (pour un total de 25 000/jour) et moins 5 000 sur votre rive Est (avec un total de 5 600/jour). On peut parler d'amélioration de la qualité de l'air... mais pas sur toutes les rives... »

« [L'étude] indique que l'augmentation du trafic induite par le tunnel sous

le Semnoz augmenterait de façon sensible la pollution sur la rive Ouest et en particulier à Saint-Jorioz et Duingt. Les populations les plus impactées sont bien sûr celles proches de la RD1508. Or, il se trouve que les écoles de Saint-Jorioz et de Duingt ainsi que la crèche de Saint-Jorioz se situent tout près de cet axe. Des centaines d'enfants en bas âges sont donc directement concernés. (...) Comment concilier la santé des enfants d'aujourd'hui et de demain et la nécessité pour les adultes qu'ils deviendront de se déplacer ? »

« La question est, faut-il choisir une solution qui, si elle améliore les temps de trajet au quotidien, se fasse au détriment de la santé des habitants d'autres quartiers. Les taux de particules fines 2.5 sont à l'heure actuelle, en moyenne annuelle, déjà supérieurs aux recommandations de l'OMS aux abords du rond-point de la Croisée (quartier résidentiel où se trouve également une école primaire). Or, le projet estime que le trafic augmentera dans cette zone de 25% à minima. Ce n'est pas non plus acceptable. »

« Question pollution de l'air, on nous promet des voitures non polluantes. Encore faudra-t-il que tout le parc automobile, camions compris, évolue rapidement, ce n'est pas acquis, des solutions restent encore à trouver. »

« Bref, plus on crée de routes, plus la circulation automobile augmente, plus la production de gaz à effet de serre et la pollution augmentent, alors qu'on veut les réduire ! »

« Comment peut-on concevoir d'asphyxier davantage les quartiers fortement urbanisés de Barral, route d'Aix les Bains, Sous-Aléry, Croix Rouge, Val Vert, Vovray, qui subissent déjà une forte pollution atmosphérique et sonore ? »

« Enfin, on peut s'attendre à une forte augmentation du trafic et de la pollution de l'air et des embouteillages côté Vovray. Mais là, nous n'avons pas d'étude. »

Ce qui est dit dans l'étude d'ATMO sur les émissions de polluants à l'horizon 2030

ATMO explique dans son étude que la généralisation de la norme euro 6 et le recul des motorisations diesel va permettre un gain très important sur les émissions de polluants, notamment les dioxydes d'azote dont l'émission devrait être divisée par 2.

Le projet n'impacte pas significativement la pollution à l'échelle globale du périmètre. Des variations locales sont néanmoins constatées par rapport à la situation sans projet.

Les émissions sont une chose mais les émissions vont se transformer en concentration, en microgrammes par mètre cube, c'est cela qui sera respiré par les personnes impactées. Ce qu'il est important de savoir, c'est si une population est présente à cet endroit et de connaître son niveau d'exposition.

Au niveau de l'exposition des habitants aux NO₂, la valeur limite et la recommandation OMS sont identiques. En situation tendancielle ou selon les différents scénarios de NVU, on est à une dizaine d'habitants surexposés suivant l'urbanisation d'aujourd'hui, on ne connaît pas l'urbanisation de 2030.

Au niveau de l'exposition des habitants aux PM 10, la valeur limite est respectée aujourd'hui. En 2030, sans le projet ou avec le projet la valeur limite sera toujours respectée et si on regarde la recommandation de l'OMS, on a de faibles variations.

En revanche, comme l'on a des reports de trafic d'une rive à l'autre, l'exposition ne va pas être la même : d'un côté on va la diminuer, et de l'autre on va l'augmenter, mais à l'échelle du projet, les expositions restent relativement stables.

Au niveau des PM 2.5, la valeur limite est respectée aujourd'hui, en 2030 elle sera également respectée. En revanche on sera toujours à 100 % de la population exposée à un niveau supérieur aux recommandations que fait l'OMS. Le nouvel aménagement ne modifie que très



peu les émissions de PM 2.5 dans la mesure où ce n'est pas la source majoritaire. Si on veut jouer sur les PM 2.5, il faudra jouer essentiellement sur le secteur résidentiel et le chauffage, le trafic étant un contributeur mais de moindre importance.

Le projet n'aggrave pas ni n'améliore la situation. En revanche, ATMO attire l'attention sur l'urbanisation future, sur les futures constructions, où seront placées exactement ces nouvelles voiries urbaines par rapport aux bâtiments, aux crèches, aux écoles. Il faut regarder cela très finement et avoir une bonne stratégie par rapport au PLU pour limiter l'exposition de ces nouveaux habitants.

Ce qui est dit dans l'étude d'ATMO sur Vovray

L'étude trafic inclut bien la NVU et le secteur de Vovray, tout comme l'étude air. Quelques chiffres issus de l'étude air réalisée par ATMO, en situation de projet, sur le boulevard Zanaroli :

- la pollution au dioxyde d'azote (NO_2) : l'augmentation boulevard Zanaroli va de 0 (scénario 2 « tranchées couvertes ») à $+5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (scénario 3 « boulevard urbains ») et $+7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (scénario 1 « alternance de tranchées ouvertes et couvertes ») ;
- la pollution aux PM10 : elle varie de 0 à $+4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ selon les scénarios (les moins favorables étant les scénarios de boulevard urbain et d'alternance de tranchées couvertes et ouvertes) ;
- la pollution aux PM2.5 : elle varie de 0 à $+2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, toujours en fonction des scénarios.

ATMO explique que « la mise en place de tranchées couvertes sur la NVU entraîne une hausse ponctuelle des concentrations de PM2.5 de $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aux entrées et sorties de tranchées ». La norme européenne définit un seuil maximum de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, et le seuil de l'OMS est de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Le référent territorial d'ATMO explique les effets du projet sur la qualité de l'air du secteur Barral-Trois Fontaines-Vovray lors de l'atelier à Seynod le 8 janvier 2019.

La question des gaz à effet de serre et de l'urgence climatique

De nombreux contributeurs, tels que les participants à l'atelier sur la qualité de l'air, reprochent au projet de ne pas améliorer la situation du point de vue des émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique, notamment dans une région alpine où le phénomène semble exacerbé. Le terme « *climaticide* » revient régulièrement. Ils ont pointé du doigt le fait que le dossier de concertation ne parlait pas de cet enjeu en tant que tel comme s'il y avait volonté de le passer sous silence. Certains ont mis en avant la contradiction entre le projet et les engagements pris par la France de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

« *Le problème c'est l'urgence climatique : il nous faut diminuer nos émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 de 40 % (objectifs européen) à 45 % (préconisations du GIEC).* »

« *Le projet de tunnel routier sous le Semnoz est en contradiction totale avec : les préconisations du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) de baisser les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 45 % d'ici 2030 ; les engagements européens de diminuer ces émissions de 40 % à la même échéance ; les engagements de la France de les diviser par 4 d'ici 2050 ; les engagements de l'accord de Paris (COP21).* »

« *Il est à noter que les mots "climat", "CO₂", "effet de serre" (pour ne citer que ceux-là) n'apparaissent ni dans le dossier de concertation, ni dans la plaquette de synthèse.* »

« *L'impact climatique du projet n'est même pas évoqué dans le dossier de concertation, comme si ça n'était pas un sujet.* »

Ce qui est dit dans l'étude d'ATMO sur les émissions de CO₂ (GES)

L'étude conduite par ATMO montre que la variation des émissions de CO₂ que l'on soit en situation 2030 avec tunnel ou sans tunnel est quasiment identique, grâce notamment à l'amélioration de la congestion en situation de projet.

L'augmentation en 2030 dans la situation sans projet des émissions de CO₂ (+ 14%) est causée par la croissance du trafic, due à l'augmentation de la population sur le territoire. Cette augmentation est supérieure à l'amélioration des émissions du parc automobile (modernisation du parc en 2030).



Atelier Qualité de l'air à Doussard le 1^{er} décembre 2018.

Pour d'autres, la fluidification apportée par le projet permettrait de réduire la pollution

De nombreux contributeurs favorables au projet voient les choses de façon différente : la fluidification du trafic permettra une amélioration de la qualité de l'air, notamment parce que les véhicules aujourd'hui à l'arrêt dans les embouteillages polluent davantage.

« Tant qu'il y aura des voitures il faudra des routes et fluidifier la circulation pour contenir la pollution. Le danger, c'est de ne rien faire et congestionner totalement la circulation et aggraver la pollution. »

« Je souhaite développer quelques arguments vis à vis de critiques et propositions exprimées au cours des débats : possibilité d'une augmentation de la pollution, mais celle-ci est d'abord induite par des voitures circulant au ralenti dans les bouchons. Une circulation fluide est beaucoup moins polluante. »

« Après examen sur le site internet, je pense que le projet est cohérent pour les raisons suivantes : amélioration certaine de la fluidité de la circulation pour les personnes venant d'Annecy et ayant leur lieu de travail à Sevrier ou Saint-Jorioz ; moins de bouchons dans cette zone, donc moins de pollution par les véhicules au ralenti ou à l'arrêt. »

La qualité de l'eau du lac

La problématique de la qualité de l'eau du lac a été évoquée de manière ponctuelle. L'association Annecy Lac pêche l'a considérée comme un point d'alerte et le sujet a été évoqué quelques fois par rapport au percement du tunnel et à ses conséquences géologiques.

« Les prévisions de circulation, établies dans le cadre du projet de liaison Ouest du lac d'Annecy, tablent sur une baisse de la circulation de près de

moitié à la Puya ; ce qui est une bonne chose... mais le report de circulation de plus de 30% (plus de 20 000 véhicules/jour) prévu sur les bords du petit lac à Doussard l'est beaucoup moins ! En l'état du projet, la configuration étant la même qu'à La Puya (proximité immédiate du lac, déversement direct des eaux de ruissellement) on peut craindre un report de contamination de l'aval vers l'amont, ce qui serait très lourd de conséquences pour le lac. »

« D'autre part je n'ai vu aucune trace d'étude géologique concernant le percement du Semnoz. Le lac n'est-il pas principalement alimenté par une source souterraine provenant de ce même Semnoz ? »

« On peut constater les encombrements journaliers sur nos routes. Le virage de la Puya en est l'exemple typique. Des véhicules quasi à l'arrêt sur des kilomètres qui polluent plus qu'en roulant à toute proximité de ce lac qui est notre source essentielle d'alimentation en eau potable. Le tunnel permettra d'éviter au centre d'Annecy le transit et les déplacements pendulaires et d'éloigner du lac les risques de grave pollution. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Cette nouvelle infrastructure permettra de retraiter l'ensemble de la RD1508, avec des captages des eaux de ruissellement qui permettront de protéger l'eau du lac des pollutions.

En matière de gestion du domaine routier départemental, et a fortiori lorsqu'on crée des installations ou lorsqu'on les renouvelle, la protection de la ressource en eau est prévue, assurée. Elle peut être améliorée, et le Département s'engage à apporter des réponses techniques à cette problématique.

Ne pas oublier la problématique des terres agricoles

Le sujet des terres agricoles est revenu à plusieurs reprises, de façon minoritaire mais avec la contribution notable de deux grandes associations d'agriculteurs d'Annecy et de Faverges soutenus dans leur démarche par la Chambre d'Agriculture (voir en annexe leur contribution dans son intégralité). Sans se prononcer sur le projet, ils demandent essentiellement l'analyse des impacts du projet sur les terres agricoles en termes d'emprise notamment et d'être étroitement associés aux études et concertations à venir.

« À cet effet, il nous apparaît essentiel d'intégrer, en application les dispositions du décret de compensation agricole (éviter, réduire, compenser les impacts sur l'activité agricole...), le volet agricole dans l'étude d'impact pour mesurer les impacts réels du projet sur les exploitations et l'activité agricole. À ce titre, tous les impacts devront être analysés : les emprises directes évidemment mais aussi les emprises indirectes (celles liées aux compensations environnementales notamment comme par exemple la reconstitution de zones humides, les zones de stockage des matériaux...), les emprises temporaires... »

D'autres risques identifiés

Enfin, deux autres risques environnementaux sont évoqués de manière ponctuelle au cours de la concertation, notamment le risque de la zone classée Seveso à Vovray où se trouve le dépôt pétrolier de Haute-Savoie et sur la problématique des nuisances sonores, là encore essentiellement à Vovray. Sur la zone Seveso, les maîtres d'ouvrage ont apporté des éléments de réponse.

« De plus comment peut-on imaginer que la sortie du futur tunnel sur le versant d'Annecy soit située dans une zone classée Seveso. Pour information, la périphérie de la réserve pétrolière de Vovray est classée Seveso. En cas d'incident sur cette réserve pétrolière devieront les usagers en provenance de la rive Ouest du lac présents dans le tunnel. Ils ne pourront pas sortir du tunnel. »

« A-t-on étudié l'impact phonique de l'accès au tunnel coté Annecy, résonance par rapport à la paroi Ouest du Semnoz ? À Barral, le bruit des routes existantes est déjà insupportable (trafic, incivilités, trafic augmentant rue de l'Orme...). Je vous invite à venir dormir dans mon appartement au 8° étage. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Les sites classés Seveso sont des installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré des risques qu'elles peuvent entraîner. Le dépôt pétrolier de Haute-Savoie (DPHS) est une industrie Seveso implantée dans la zone industrielle de Vovray.

Le projet prend en compte ces périmètres de protection à travers les éléments de conception suivants conformes à la réglementation en la matière :

- la construction, sur le linéaire de la NVU situé dans le périmètre Z2, d'un mur en béton armé de protection de la chaussée vis-à-vis des risques d'explosion (souffle) et thermique (incendie des cuves) en cas d'accident sur le dépôt pétrolier,
- une voie de déviation en sortie du tunnel vers la route de Vovray pour pallier au risque de remontée de bouchon dans le tunnel.

Aucun des 3 scénarios de NVU soumis à la concertation préalable ne prévoit de tranchée couverte au droit du dépôt pétrolier.



4.3.4 L'aménagement du territoire en question

La réflexion sur l'aménagement du territoire a été prégnante dans les débats. Pour les uns, le projet va permettre un développement équilibré du territoire. Pour les autres, les désaccords que l'on a constatés sur la philosophie globale du projet se traduisent ici par une réflexion sur l'égalité des territoires, le besoin de repenser l'implantation des services et des équipements ainsi que le développement du télétravail et des tiers lieux pour éviter des déplacements. Plusieurs personnes ont émis l'idée que le tunnel devait être plus long, pour déboucher au-delà de Duingt et permettre un aménagement plus qualitatif et apaisé des territoires en rive Ouest du lac.

La crainte de voir se constituer un territoire à deux vitesses

Une notion forte est ressortie au cours de cette concertation : le projet créerait un territoire à deux vitesses (ou en serait l'illustration), voire il sacrifierait une partie du territoire au profit de l'autre. Il y a un sentiment d'abandon d'une partie des habitants de Saint-Jorioz, Duingt et jusqu'à Faverges, et de ceux des quartiers de Barral et Vovray, au regard d'un centre de l'agglomération et d'une rive Est privilégiés.

« Tel que le projet est défini, les communes de Duingt et Saint-Jorioz sont sacrifiées et se retrouveront face à une augmentation dramatique du nombre de véhicules les traversant. »

« Les habitants du territoire des Sources du Lac d'Annecy seront les grands perdants du projet LOLA : comme tous les riverains de la RD1508, ils auront à subir une hausse considérable de la circulation automobile. »

« Comment accepter un projet qui pour désengorger la rive du lac entre Annecy et Sevrier va créer une situation invivable sur Saint-Jorioz et le bout du Lac ? Le lac est à tous, Les rives du lac doivent profiter à tous ! Les habitants de Saint-Jorioz et communes suivantes n'ont pas à être sacrifiés pour donner un peu plus de « vert » à Annecy ; ils ont eux

aussi le droit de respirer ! »

« Je trouve que ce projet est clivant (entre les deux rives) alors que nous respirons le même air, qu'il est obsolète, avec un manque de considération pour les habitants de la rive. Mettons l'humain au centre de ce projet et pas l'automobile. »

« Toute la zone de Vovray a été classée en zone Seveso. Nous nous sentons laissés pour compte et refusons ce projet qui ne prend pas en compte l'environnement déjà difficile des habitants de cette zone (Aléry, Pont Neuf, Barral, Val Vert, Vovray...) et en rajouterait une couche très importante. »

« Je suis aussi étonné que rien ne soit prévu concernant les habitants de la zone urbaine Vovray-Seynod directement concernés par la création d'une rocade urbaine et directement impactés par cet équipement et les nuisances qui l'accompagnent. Les axes prévus sont déjà largement saturés aux heures de pointe, du rond-point maréchal Juin à la Croisée et accès à l'échangeur Annecy-centre. »

Les propositions de tunnel long (sud et nord)

Chez certains défenseurs du projet, ou en tout cas chez les défenseurs d'une solution de contournement routier, la demande d'un tunnel long pour un « vrai contournement d'Annecy » revient régulièrement. Plusieurs propositions ont été faites dans ce sens. À cette demande de tunnel long, les maîtres d'ouvrage ont répondu en expliquant leur choix.

« Si l'on se montre ambitieux et respectueux du site du lac alors envisageons un tunnel long depuis la sortie de l'autoroute Seynod (récemment créée) jusqu'à Doussard/Giez. Les Suisses et voisins italiens ont su le faire ! »

« Il serait plus judicieux de prolonger le tunnel jusqu'à Duingt en passant

sous le Taillefer. Et de continuer cette voie dédiée jusqu'au bout du lac en alternant tunnel et voie découverte selon les possibilités. »

« Je pense donc qu'un tunnel pourrait se faire avec une entrée vers le diffuseur de l'entrée (sortie) autoroute Nord Annecy ; passer sous la ville avec un diffuseur (entrée et sortie) vers le giratoire de Vovray ; passer sous le Semnoz puis un diffuseur (entrée sortie) vers le Riant port pour les habitants de Sevrier et des Bauges. Continuer en tunnel jusqu'à Doussard bout du lac ou ancienne gare avec entretemps un diffuseur (entrée sortie) à Saint-Jorioz vers la Tuilerie pour les habitants des Bauges, de Saint-Jorioz et de Duingt. »

« Je pense que le projet devrait avoir pour objectif une liaison des pays de Faverges à l'autoroute A41 qui s'affranchisse complètement d'une circulation au bord du lac avec un tunnel beaucoup plus long dont le débouché serait (au moins) le rond-point du bout du lac et avec pourquoi pas une entrée sortie intermédiaire au point de débouché de Sevrier prévu dans le projet. La route du bord du lac n'a plus de sens pour moi à l'avenir que pour les riverains et le tourisme. »

« Ce n'est pas que je sois très favorable à l'implantation d'un tunnel, mais si tunnel il doit y avoir ce ne peut être qu'en continuité autoroutière, avec même un tracé qui permette de franchir le verrou de Duingt, ce qui nécessite un autre petit tunnel sous la montagne du Charbon. »

« Le projet du tunnel ne pourrait-il pas être implanté soit vers la sortie de Chaux-Balmont soit après la Mouette où seuls les espaces ruraux seraient impactés ? »

« La zone de Vovray, historiquement à l'extérieur des communes d'Annecy et Seynod, est aujourd'hui en milieu de ville. Apporter un flux de circulation conséquent dans la zone de Vovray est contradictoire avec le fait de vouloir sortir la voiture de la ville. Si tunnel il doit y avoir, sa sortie rationnelle doit s'effectuer à proximité du nouvel échangeur d'autoroute de Seynod-sud, soit à l'extérieur de la ville et en lien direct avec un nœud routier. »

EN BREF

Propositions et demandes exprimées au cours de la concertation :

- Côté Annecy, faire déboucher le tunnel au niveau de la sortie autoroute Seynod-Sud. Les défenseurs de cette solution expliquant que la zone de Vovray ne peut plus être considérée comme un secteur industriel périphérique à Annecy mais comme un futur quartier urbain plus résidentiel.
- Côté lac, que le tunnel se prolonge jusqu'à Doussard ou Faverges, afin de libérer complètement la rive Ouest du lac de la pression automobile.

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Au-delà des questions de coût, un tunnel long ne permettrait pas de répondre à l'objectif de fluidification du trafic automobile local et répondrait aux besoins du trafic de transit ayant pour destination Faverges, Albertville et au-delà, ce qui n'est pas l'effet recherché. L'objet du projet est d'améliorer les déplacements sur les rives du lac sans capter de trafic de transit.



Une réflexion sur les équipements, un regard sur le développement du territoire

Le débat sur le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy aura été l'occasion pour un certain nombre de personnes de proposer une réflexion sur l'implantation d'équipements publics sur la rive Ouest, notamment un lycée, ainsi que sur le développement du télétravail et des tiers-lieux. Ces réflexions visent à diminuer le trafic au lieu de créer de nouvelles infrastructures routières. Le rapprochement entre activités et domicile est parfois exprimé sous d'autres formes, tel que l'urbanisme des rez-de-chaussée.

« La première chose à faire pour illustrer ce propos est de construire d'urgence un lycée sur la rive Ouest, pour accueillir tous les élèves de Sevrier à Faverges, Menthon, Talloires... actuels et futurs : les flux vers Annecy liés à l'activité scolaire seraient immédiatement inversés et libèreraient automatiquement une bonne partie de la circulation... toute l'année. »

« Avoir un plan de répartition des services publics qui prenne en compte la limitation de la nécessité des déplacements. Il faut sortir de cette ère du tout voiture ! La concentration des lycées à Annecy par exemple (relevée également ailleurs) amène des quantités de lycéens à passer leurs matins dans les bouchons. »

« Même si la décision n'est pas locale, pourquoi ne pas favoriser l'implantation d'un lycée sur cette rive du lac qui aurait pour effet de renverser les flux de circulation à certaines heures ? »

« Favoriser comme c'est dit dans une autre contribution le déplacement de l'offre de travail le long de la rive Est du lac. Des infrastructures impeccables, câblage fibre optique, future 5G, favorisent le télétravail. »

D'autres remettent en cause la croissance démographique du territoire, son développement et notamment le Scot qui prévoit l'augmentation du nombre de logements sur celui-ci.

« Il est selon moi possible désormais d'autoriser la construction de très peu de logement pour les années à venir sans pour autant porter atteinte à

l'économie de la région. La ville peut tout à fait s'auto-réguler avec les capacités actuelles. Oui il sera donc plus compliqué pour quelqu'un de nouveau dans la région de trouver un autre logement mais si une salle de cinéma est complète, autorise-t-on plus de personnes ? Ce que je veux dire c'est que nous avons atteint nos limites et que nous devrions plutôt encourager le développement économique d'autres villes et villages qui eux se vident. »

« Il est urgent de stopper une urbanisation périphérique qui vient rajouter un trafic captif à la congestion chronique des axes de déplacements. »

Quel avenir pour le secteur Vovray – Trois Fontaines – Barral – Val vert

Dans le cadre du projet, le secteur Vovray - Trois Fontaines - Barral - Val-Vert, qui devrait accueillir la NVU et l'entrée du tunnel, représente un enjeu crucial. Cet aménagement de voirie aurait un impact fort sur l'avenir de ce quartier d'un point de vue urbanistique. En effet, le renouvellement urbain du secteur Trois Fontaines qui est prévu sera directement impacté par le type d'aménagement de NVU choisi.

Si beaucoup de voix s'élèvent dans le quartier contre le projet en raison des nuisances qu'il provoquerait (cf. ci-dessus chap. 5.3.2) un nombre important de personnes se prononcent pour le scénario de NVU n°2 en tranchée entièrement couverte entre le carrefour de la Croisée et le carrefour du maréchal Juin. La concertation qui s'ouvre avec la ville d'Annecy sur ce renouvellement urbain permettra d'aller plus loin dans ces réflexions.

« Concernant votre proposition, je soutiens le scénario 2 (tranchées entièrement couvertes) pour favoriser les modes doux en surface et pour son empreinte minimale au sol. »

« Travaillant dans un cabinet de conseil en immobilier (promotion, investissement), je tiens à dire d'expérience que, concernant la NVU, le scénario 2 est de loin le plus attractif (...). Surtout, c'est le seul scénario qui permet un vrai retour sur investissement de la part de la commune. (...) Les tranchées entièrement couvertes entraînent une augmentation du foncier disponible pour des opérations immobilières (tant publiques que privées), un environnement de meilleure qualité, et donc des charges foncières plus importantes qui rentreront directement dans les caisses de la commune. »

« Il me paraît utile que le secteur d'entrée au tunnel soit réalisé dans la plus grande concertation avec les habitants de Seynod qui seront concernés en premier lieu. Le projet n° 2 est, me semble-t-il, à ce titre le plus protecteur pour les riverains, peut-être le plus onéreux. »

« Habitant directement au-dessus du rond-point Maréchal Juin, je vis au quotidien la saturation de ce rond-point, camions, voitures, trafic de plus en plus dense, et bruyant, pour espérer que le choix d'une voie urbaine entièrement enterré pour accéder à la zone de Vovray, et le tunnel soit retenu. Pollution, nuisances sonores et vie du quartier, des magasins alentours, circulation à vélo, bus, votre scénario 2 me paraît le seul de qualité pour que le Val Vert reste habitable. »

Par ailleurs, c'est au cours de la concertation que des riverains de l'avenue d'Aix-les-Bains ont appris qu'il existait un projet de réaménagement de l'avenue en boulevard urbain à 2x2 voies, auquel ils se sont déclarés opposés.

« J'ai été scandalisée d'apprendre la teneur de ce nouveau projet d'aménagement de l'avenue d'Aix-les-Bains pour les raisons suivantes : une incitation à l'augmentation du trafic routier. Avez-vous fait une étude des impacts sur la qualité de l'air du passage en 2x2 voies de l'avenue d'Aix-les-Bains ? »

« Je suis contre, je ne veux pas que l'on transforme l'avenue d'Aix-les-Bains en 2x2 voies. Quand nous avons acheté, la mairie nous a promis une zone avec piste cyclable, vitesse réduite à 30 et déviation d'une partie de la circulation à partir du rond-point de la mouette. »

5.3.5 Quelle vision des transports en commun pour demain

Avec l'environnement, c'est réellement le mode d'organisation des déplacements sur le territoire qui est interrogé durant cette concertation, et notamment une vision des transports en commun pour demain. C'est ainsi que de nombreux opposants à LOLA critiquent le BHNS tel qu'il est proposé dans le cadre du projet, en mettant en doute son efficacité, quand d'autres, favorables au projet, louent sa complémentarité avec le tunnel.

Une interrogation sur le phasage du projet pour donner la priorité au BHNS a également été exprimée avec comme ambition d'initier des changements de comportements dans un premier temps. Le débat s'est par ailleurs cristallisé sur les alternatives au projet de transports en commun sans tunnel routier.

C'est très majoritairement l'alternative tramway ou tram-train qui a été portée, mais le Personal rapid transit (PRT) a également fait l'objet d'assez nombreux messages, ainsi que l'option des navettes lacustres.

Regards sur les transports en commun dans le cadre du projet

Le fonctionnement du BHNS critiqué

Une critique récurrente faite au projet de BHNS dans le cadre du projet LOLA serait son inefficacité, voire l'usurpation de sa dénomination de BHNS due au fait qu'il n'est pas en site propre intégral sur tout le trajet. Ce point a cristallisé les objections à ce BHNS. Pointé également, le faible report modal prévu par les études avec le BHNS couplé au tunnel du fait de la fluidification du trafic.

« Géographiquement parlant il serait en site propre sur seulement 11,5 km jusqu'à Duingt. Il n'apporte donc aucune solution satisfaisante aux habitants au-delà de Duingt jusqu'à Faverges. Cette discrimination n'est pas acceptable quand on prône aujourd'hui la solidarité entre les territoires ! »

« Le BHNS ne bénéficierait pas d'une voie propre sur tout son trajet donc serait pris dans les bouchons. »

« L'itinéraire empruntée par le BHNS n'est pas suffisamment constitué en site propre pour permettre de satisfaire les impératifs de temps de parcours. Je crains que la solution choisie ne soit qu'un pis-aller contraignant les futurs responsables à revoir le projet. »

« Au vu des données disponibles, je suis d'avis que le report modal vers le BHNS serait largement insuffisant. Ce bus ne semble pas une alternative sérieuse à la voiture, essentiellement parce qu'il n'est pas en site propre intégral de Annecy à Faverges et vice-versa. »

« Le BHNS proposé dans le projet LOLA n'est pas à haut niveau de service, puisque certains tronçons dans les secteurs les plus sujets aux embouteillages, ne sont pas en site propre. »



« Le BHNS tel que présenté n'est que du greenwashing, dans 10 ans les élus pourront dire "vous voyez, le bus ça ne marche pas". Dans ce projet le BHNS est étudié pour ne pas marcher, tant qu'il n'y a pas de gain de temps comparé à la voiture, il n'y aura pas ou peu de report modal. »

Le niveau de service tel qu'il est présenté dans le projet apparaît également insuffisant à de nombreux opposants au projet. Ils se plaignent d'une faible amplitude horaire et d'une cadence insuffisante. D'autres trouvent que le BHNS n'est pas adapté pour assurer une bonne intermodalité, notamment en ne permettant pas une bonne accessibilité aux vélos pour pouvoir continuer son trajet avec celui-ci en centre-ville ou aux poubettes.

« Augmenter l'attractivité et corrélativement le report modal : en augmentant la fréquence (nettement moins de 10' et toute la journée dans les retours d'expérience), l'amplitude (assurer un retour le soir jusqu'à 22h30-23h), en alignant le prix du billet sur Sibra (1,10 € par carnet de 10 au lieu 1,50 €). »

« Dernier bus à 20h30 : c'est une plaisanterie ? »

« La fréquence en dehors des heures de pointe n'est pas franchement attractive (toutes les 1/2h). »

« Notre mobilité de demain se doit de pouvoir être multimodale pour permettre d'arriver de nos petits villages en voiture ou vélo à des parking relais et y embarquer (même son vélo) dans un TCSP en site propre (intégral sinon ça ne sert à rien...). »

« Le BHNS ne remplit pas les conditions énumérées ci-dessus, et représente une solution qui manque de perspective. La solution évidente est la mise en place d'un tramway, avec un itinéraire Faverges Annecy complet. Les voitures du tramway permettront de transporter des vélos pour proposer aux utilisateurs de terminer leur trajet en deux roues. Aussi, les gares du tramway proposeront des parkings accueillant les voitures des utilisateurs. »

« Comment améliorer le projet ? Faire du BHNS un transport en site propre intégral, décarboné, utilisant le tunnel de la Puya ou sinon connecté à un « Hub » de lignes de transports en commun (le projet ne dit rien sur la cohérence entre le BHNS et le reste du réseau de transport). »

EN BREF

Propositions et demandes exprimés au cours de la concertation :

- un BHNS en site propre sur tout le trajet, ou au moins jusqu'à Duingt ;
- augmentation de la fréquence de passage ;
- augmentation de l'amplitude horaire en soirée ;
- permettre le transport des vélos ;
- prévoir les interconnexions avec les autres lignes de transports en commun.

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Le site propre, en une voie réversible ou à deux voies, représente 11,5 km sur les 12,5 km de parcours entre Annecy Gare et Duingt. Sur le tronçon entre Annecy et Sevrier centre où près de 1,5 km ne sont pas en site propre, les temps de parcours sont fiabilisés par la fluidité du trafic permise par le tunnel qui captera la majeure partie du trafic.

Sur le tronçon entre Duingt et Faverges également, la fluidité du trafic permettra de fiabiliser les temps de parcours du BHNS.

Le BHNS du projet : une réponse adaptée et fonctionnant en complément du tunnel

Une part notable des personnes favorables au projet apprécie le dimensionnement adapté du BHNS. Plusieurs d'entre elles soulignent la complémentarité et la cohérence du projet dans le sens où le fonctionnement du BHNS bénéficiera de l'amélioration des conditions de circulation. La complémentarité des modes, qui permet d'utiliser tel ou tel mode selon ses besoins de déplacements est appréciée. En effet, l'accent est également souvent mis sur le fait qu'il y a de nombreuses situations où la voiture reste nécessaire.

« Je suis totalement pour le projet de tunnel et de BHNS proposé. Je suis jeune et j'aimerais pouvoir rejoindre encore pendant de longues années notre maison familiale de St Jorioz sans rencontrer des difficultés monstres sur la route 1508. Je suis motard et le trop-plein de circulation sur cette route, en plus d'être désagréable à l'utilisation, est un véritable gouffre polluant, et reste malgré tout très dangereux. Si un transport en commun viable, durable et rapide existait, je l'emprunterais sans soucis. »

« D'autre part la diminution du nombre de véhicules entre Annecy et Servier favorisera le bon fonctionnement du BHNS ou de tout autre moyen de transport collectif. Nous ne devons plus perdre de temps. »

« Dans le même temps, le BHNS qui sera mis en place en site propre jusqu'à Duingt, puis poursuivi sans site propre au-delà, avec implantation d'une douzaine de parkings relais procurera une forte capacité de réponse sur le trafic pendulaire. Contrairement à certaines affirmations le coût des déplacements collectifs ne sera pas supérieur au coût des déplacements individuels (coût kilométrique + parkings urbains). Bien évidemment, réaliser le BHNS (en condamnant une, voire deux voies) sans avoir réglé dans le même temps le problème routier, paralyserait définitivement et totalement le trafic. »

« Le bus à niveau de service sera également, en complément du tunnel, un moyen efficace de gérer l'augmentation de la population. J'habite sur la rive Ouest, je pratique le co-voiturage mais ma voiture est indispensable pour me rendre à mon travail, j'utiliserai le tunnel plutôt qu'engorger le centre-ville, par contre il est clair que le BHNS me sera très utile pour tous les autres trajets. »

« En conclusion, demain avec le projet LOLA il sera possible d'utiliser sa voiture (obligatoire pour certaines professions, pour certaines obligations, pour un lieu de travail trop éloigné, à causes des horaires, des difficultés pour se déplacer à pied...) avec un trajet plus fluide, de se rendre à Annecy avec les transports en commun avec un bus en site propre/voie centrale et aussi d'utiliser la voie verte pour des trajets plus courts = Projet Complet »

Une infrastructure qui préserve des possibilités d'évolution pour plus tard

L'aspect évolutif de l'infrastructure en séduit quelques-uns en n'obérant des options futures comme un tramway ou de nouveaux moyens autonomes.

« Un des atouts essentiels du projet LOLA est de ne pas obérer l'avenir. Dans les prochaines années et probablement avant même l'ouverture du tunnel les véhicules diesel auront disparu et auront été remplacés par des véhicules électriques ou à hydrogène non polluants. À la différence de voies de tram qui auraient rendues impossible les évolutions, les structures routières polyvalentes permettront d'accueillir de nouveaux modes de transport modernes (véhicules ou navettes pneumatiques électriques autonomes par exemple). Si à plus long terme, la densification de l'habitat l'exigeait et permettait d'atteindre un seuil minimum de rentabilité, il serait toujours possible de connecter des voies de tram afin de prolonger un éventuel réseau urbain préexistant. »

« Pour le moyen de transport en commun (BHNS, Tram...), pour moi l'important est de prévoir un site propre, évolutif facilement permettant de mettre le moyen adapté en fonction des critères économiques d'investissement et de fonctionnement et tenant compte aussi de l'évolution énorme qui arrive avec les moyens de transport autonomes permettant d'utiliser des véhicules plus petits avec une fréquence optimum critère garant d'une bonne fréquentation. »

Certains, favorables au projet, proposent déjà d'imaginer un tramway en complément du tunnel dès le début du projet (nous reviendrons en page 62 et 63 sur le tramway comme alternative sans tunnel au projet).



« 100 % favorable à ce projet de tunnel qui ne résoudra pas tous les problèmes de circulation du Grand Annecy mais qui est le seul à même d'y apporter des améliorations significatives. Une fois réalisé il me paraît judicieux de relancer un projet de tram/train Groisy-Annecy-Ugine, avec une antenne sur le Treige, complémentaire et susceptible de drainer de nouvelles populations. »

« Au projet du tunnel tel qu'il est proposé, j'y suis tout à fait favorable, mais en parallèle il faut réaliser une nouvelle voie de bus électrique, et mieux un tram qui a déjà fait ses preuves dans d'autres villes. »

La problématique du phasage

La problématique du phasage du projet est revenue régulièrement dans le débat aussi bien dans les contributions qu'au cours des ateliers. Elle consiste à demander la réalisation du BHNS à court terme, bien avant le tunnel. Cela rejoint parfois l'argument de découpler juridiquement le tunnel et le BHNS. Il est souvent demandé dans ce cas de figure de commencer par un BHNS intégralement en site propre, passant par le tunnel de la Puya. C'est l'objet de la proposition de la mairie de Lathuile qui a recueilli l'assentiment de nombreux contributeurs (cf. délibération de la Mairie de Lathuile en annexe). Cette demande sur le phasage a toujours comme objectif de privilégier les transports en commun et d'initier des changements de comportement avant qu'une infrastructure routière n'améliore la fluidité du trafic en diminuant ainsi le report modal, voire démontre l'inutilité d'une telle infrastructure à terme.

« Pourquoi ne pas réaliser un site propre intégral dans cette section et mesurer son impact réel. Un tunnel pourrait alors s'avérer inutile et l'abandon du projet éviter une dépense de l'ordre de 250 M€ (280 M€ tunnel plus voirie moins 30 M€ estimés pour un site propre intégral entre Sevrier et Annecy). »

« Améliorations : envisager de déconnecter les travaux du BHNS, urgence immédiate, des travaux du tunnel. »

« Il faut créer en urgence un TCSP pour inciter les utilisateurs à délaissier leur voiture, ensuite on verra si le tunnel reste nécessaire. »

« Il faut découpler les deux projets pour pouvoir créer un Transport col-

lectif en site propre intégral en urgence et en priorité absolue, avec une fréquence et sans interruption au moins jusqu'à Doussard. Un tunnel urbain de petit calibre pourrait éventuellement être envisagé, mais à plus long terme. »

« Création d'un vrai système de transport en commun en site propre intégral, performant, fiable et sécurisant pour les utilisateurs (et cela, même si la circulation routière doit s'en trouver dégradée) (...) Si, après avoir mené ces projets, les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes, alors il sera envisageable d'investir dans la création d'un tunnel et d'une NVU... mais d'ici là j'espère qu'on sera passé à autre chose ! »

Des alternatives pour des transports en commun sans tunnel routier

Le tram et/ou le tram-train par le tunnel de la Puya et la voie verte

Au cours de la concertation le débat s'est essentiellement cristallisé sur la comparaison entre le projet LOLA et l'alternative notamment proposée par l'ARDSL (membre du collectif Grenelle) et soutenue par d'autres acteurs comme la ville d'Albertville, Arlysère ou Martine Berthet, sénatrice de Savoie, d'un tram-train reliant Annecy à Albertville. Beaucoup de contributions se réfèrent à cette proposition ainsi qu'aux arguments déployés par le collectif Grenelle. D'autres parlent plus spontanément d'un tram, sans peut-être toujours bien distinguer la différence qu'il y aurait entre tramway et tram-train. L'option retenue quand cela est évoqué, est celle d'un tracé par le tunnel de la Puya, puis le long de la voie verte. Cette volonté de voir se réaliser un tramway/tram-train sans tunnel routier emporte une large adhésion et est très majoritaire chez les participants à cette concertation. Parmi les arguments cités en sa faveur, citons le coût, l'ambition d'une politique de transports en commun volontariste, la réalisation d'un transport en commun efficace et attractif, les exemples d'autres villes, une ambition en termes d'image, voire un atout touristique.

« Le train-tram couplé à des transports en communs performants à travers la ville montrera que la voiture est à délaissier autant que possible. »

« Le tram-train pourrait desservir toute la rive Ouest et permettrait de faire le lien avec le Léman Express (arrivée à Annecy le 15/12/2019), facilitant grandement les dépla-

cements des frontaliers vers Genève. »

« Oui a un tram silencieux confortable comme il s'en fait de plus en plus et depuis longtemps ; il permettrait de préserver notre environnement la beauté des paysages et du lac. Le prendre serait carrément attractif pour les touristes et oui aussi aux boules montées sur câbles qui monteraient au Semnoz. Quelle vue ainsi sur le lac ! »

« La solution évidente est la mise en place d'un tramway, avec un itinéraire Faverges-Annecy complet. Les voitures du tramway permettront de transporter des vélos pour proposer aux utilisateurs de terminer leur trajet en deux roues. (...) Enfin, les horaires de ce tramway prendront en compte la réalité des déplacements de la population, en proposant un service quotidien toute l'année (même le dimanche), avec des renforts en périodes estivales, et des amplitudes horaires importantes (tôt le matin et tard le soir). Pour conclure, j'appuie ces éléments en mettant en avant la qualité de vie pour les habitants du territoire et pour les touristes (...) Il est reconnu que cette image profitera à tout le tissu socio-économique du territoire concerné. »

« Un transport en commun adapté, efficace comme par exemple un tramway respectant l'étudiant tout comme l'adulte qui part travailler ou la personne âgée qui souhaite se rendant au centre-ville, voire à l'hôpital, me semble aujourd'hui une évidence pour l'ensemble des citoyens vivant sur cette rive. Une direction gare d'Annecy par la Puya s'impose aujourd'hui comme la solution adaptée à tous les habitants de la rive Ouest dans le respect des uns et des autres et également de l'environnement. »

« Le budget pour les projets tunnel + BHNS c'est 300 M€. Pour ce prix on peut s'offrir 15 km de tramway. Un tramway, compatible avec la piste cyclable, sur le trajet de l'ancienne voie ferrée c'est possible ! Le tramway c'est comme le cinéma, c'est le paysage qui défile sous vos yeux et quel paysage... Probable que ce tramway devienne une attraction touristique. Mesdames et messieurs les décideurs allez prendre le tramway à Grenoble, à Bordeaux... et faites-nous un mode de transport digne de notre environnement ! »

Plusieurs autres alternatives : TCSP, navettes lacustres ou PRT

D'autres alternatives ont été proposées en dehors du tram ou parfois pouvant se confondre avec lui, notamment celle d'un BHNS intégralement en site propre passant par le tunnel de la Puya. Beaucoup d'autres contributeurs mentionnent juste un TCSP, sans préciser le type de matériel, seul comptant pour eux la garantie de service offerte par le site propre.

« Pour qu'il soit rapide et ponctuel, il faut qu'il soit en site propre intégral. C'est possible en grande partie le long de la RD1508. Au nord de Sevrier, là où la RD est trop étroite, il peut longer la voie verte puis réutiliser l'ancien tunnel ferroviaire de La Puya. L'argent prévu pour le tunnel doit être utilisé pour le développement rapide de ce transport en site propre (et cela coûtera moins cher!). Il pourra ensuite être remplacé par un tram qui pourra aller jusqu'à Albertville. »

« Certains défendent le tramway, d'autres le bus, je dirais peu importe, pourvu que le véhicule évolue en site propre pour être efficace. Il existe actuellement des bus équipés comme des trams, d'où leur nom de bus-tram, qui pourraient tout à fait convenir dans notre configuration. L'urgence nous incite à choisir dans un premier temps un bus. Et rien n'empêche de faire évoluer une voie dédiée au bus vers un tramway dans quelques années. »

Les propositions de navettes lacustres ont été nombreuses également. En général citées en complément d'autres moyens de transports en commun. Sur le point précis des études de transports lacustre, les maîtres d'ouvrage ont apporté plusieurs réponses.

« Avez-vous déjà envisagé des navettes lacustres rapides, voire autonomes (type SeaBubble) ou plus simplement des ferrys comme dans beaucoup de villes (type Sydney, Istanbul) ? »

« Le transport lacustre avec des bateaux fonctionnant au solaire silencieux et non polluants permettent aussi de transporter des vélos et poussettes ; ils existent déjà dans une ville comme Vancouver depuis longtemps ! »



Autre proposition qui a été remarquée et portée par une proportion de personnes équivalentes aux deux précédentes est celle du PRT (Personnal rapid transit) parfois amalgamée au simple transport par câble. Cette proposition a fait l'objet d'un descriptif assez détaillé par son promoteur principal.

« Ce moyen de transport motivant existe, il suffit de ne pas rester accroché au passé et à « ce qu'on a t'jours fait ! » (et qui a prouvé par son absence de résultats que cela ne marche pas, même si c'est « éprouvé »), il se nomme PERSONAL RAPID TRANSIT (PRT)... Il a été imaginé en France il y a environ 40 ans par MATRA (...) comme d'habitude d'autres que les Français ont exploité notre idée (en France, on aime l'innovation surtout en paroles !), il a attendu les années 2000 pour être effectivement utilisé sur des réseaux (il fallait que l'informatique de pilotage se perfectionne), ses performances sont sans égales. »

« Le PRT semble être une solution très innovante et futuriste. J'ai consulté sur internet et découvert que plusieurs pays Scandinave ont déjà adopté ce moyen de locomotion. J.L. Berthet a également fait une étude concernant ce moyen de transport (voir son étude sur son site). Il serait bon de sortir de nos vieux schéma terrestre (Route, rail) et de prendre un peu de hauteur, afin de libérer la circulation sur route. (...) Un autre critère à prendre en compte serait également la fréquence des trajets et le temps entre le point de départ et l'arrivée. »

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Les maîtres d'ouvrage ont fait réaliser durant la concertation une première analyse comparative (qui n'est pas une étude détaillée) sur différents scénarios de transports en commun.

Cette analyse, qui n'est pas à ce stade une étude de projet détaillée, compare le scénario de BHNS proposé par les maîtres d'ouvrage couplé au tunnel, aux scénarios suivants :

- un tramway le long de la voie verte en voie unique à double sens,
- un tramway sur la RD1508 en voie unique à double sens,
- un tram-train le long de la voie verte en voie unique à double sens,
- un transport par PRT (Personal Rapid Transit) avec suspension à un rail aérien.

Pour chaque scénario sont estimés les coûts de construction, les coûts de matériels, les coûts d'exploitation ainsi que les différentes contraintes qui peuvent exister.

Des mesures à prendre rapidement sur les transports en commun

Gratuité et amélioration de l'offre de service

Au-delà du projet ou de ses alternatives, un grand nombre de contributeurs demandent de prendre des mesures rapides pour améliorer l'attractivité des transports en commun. Au premier rang de ces demandes figure la gratuité des transports en commun puis, l'augmentation des fréquences, la création de navettes notamment de rabattement pour les petites communes rive Ouest, la création de lignes circulaires, une amélioration des interconnexions ou encore le développement des transports en commun en rive Est.

« L'argent mis dans ce projet permettrait facilement de faire l'infrastructure pour les bus et rendre le bus gratuit, cf. la ville de Dunkerque avec ses transports gratuits. »

« L'argent du tunnel ne pourrait-il pas être utilisé pour se diriger vers la gratuité (totale ou partielle) des transports en commun (ou plus exactement la répartition des coûts à tous les contribuables) et favoriser les mobilités actives ? »

« Une fois la voiture prise c'est très difficile d'opter pour une autre solution de transport à moins d'accompagner la liaison bus de parkings gratuits proches des arrêts principaux ou bien de prévoir un service de navettes communal qui d'ailleurs donnerait de la mobilité aux habitants piétons des hameaux vers les commerces et services du centre de la commune. »

EN BREF

Propositions et demandes exprimées au cours de la concertation :

- gratuité des transports en commun,
- augmentation des fréquences et des amplitudes,
- création de nouveaux parcours, notamment périphériques,
- amélioration des transports en commun en rive Est,
- mise en place de navettes de rabattements pour les communes des rives du lac.

La réponse des maîtres d'ouvrage durant la concertation

Le Grand Annecy et la Sibra, gestionnaire du réseau de transports en commun sur le territoire du Grand Annecy, ont fait savoir durant les débats qu'ils n'étaient pas favorables à la gratuité des transports en commun.

Par ailleurs, il a été annoncé durant la concertation la réorganisation du réseau Sibra pour le mois d'avril 2019 avec des lignes modifiées ainsi que l'augmentation de certaines fréquences et des amplitudes horaires étendues sur certains parcours.



Des P+R à développer

Une demande importante concerne l'amélioration et le développement des P+R là encore pour rendre plus attractif les transports en commun. Le nombre de P+R en périphérie, leur capacité, leur gratuité, mais aussi leur signalétique et les services qu'ils devraient proposer sont évoqués.

« Avoir des vrais P+R, c'est à dire grands pour être sûr de trouver de la place, avec des espaces abonnés des parking vélos couvert et sécurisé dans ce lieu ; des tarifs parking + bus/tram adapté qui poussent les gens à se servir de ces P+R ; des P+R en périphérie avec un accès rapide dans une zone + proche du centre-ville. »

« Pourquoi n'existe-t-il aucun bus qui fasse le tour du lac ? On pourrait envisager pour les personnes venant de Faverges et Doussard de laisser leur voiture au futur P+R de la gare Doussard pour prendre une petite navette (celles qui servent l'été), de 20/30 places, par la rive Est, qui desservirait la zone des Glaisins, une autre, Annecy-le-vieux, 15 à 30 mn en heures de pointe, ce qui désengorgerait la rive Est. Pourquoi attendre si longtemps pour créer des parkings de covoiturage : parkings de la gare, de la plage Doussard dans un premier temps ? »

« Est-ce qu'une meilleure communication avant l'arrivée des P+R ne permettrait pas de mieux les exploiter ? Ex : annoncer la présence de P+R ; annoncer la fréquence de passage des bus (ce point serait par ailleurs à améliorer notamment en fin de journée) ; annoncer le tarif ; annoncer les temps de parcours et ainsi démystifier le fait que le bus soit plus lent. »



Réunion publique à Annecy le 17 octobre 2018.

4.3.6 Améliorer l'existant et prendre des mesures rapides

De nombreuses personnes ont préconisé des mesures immédiates pour améliorer l'existant, soit en attendant la réalisation du projet soumis ou la réalisation d'un autre transport en commun, soit comme solutions permettant d'éviter des investissements lourds, que ce soit de type routier ou d'infrastructures de transports en commun.

Interdire le transit des poids lourds

Une première mesure invoquée, qui montre un fort ressenti des riverains par rapport à cette problématique, est l'interdiction du transit des PL par la RD1508, notamment en les déviant sur l'autoroute comme durant la période des Jeux Olympiques d'hiver d'Albertville. D'autres prônent **a minima** des péages pour les PL et les non riverains ou encore des péages urbains.

« Il faudrait déjà commencer à mettre en place le même système qu'au moment des JO d'Albertville : à savoir, que les camions et poids lourds aient obligation de rester sur l'autoroute en direction d'Albertville et non plus de sortir à Annecy pour emprunter la RD1508. »

« La circulation des poids lourds entre Annecy et Faverges via la RD 508 devrait être interdite. Obliger les poids lourds à emprunter les autoroutes existantes. Trop de trafic de poids lourds = nuisances polluantes, sonores et danger +++ . Prévoir un péage payant pour les poids lourds qui livrent sur cette liaison Annecy-Faverges. »

« Afin de fluidifier le trafic, pourquoi ne pas prévoir des grands parkings au bout du lac et un péage dissuasif pour les camions et non riverains autour du lac afin de désengorger le trafic ? »

Ici une proposition qui fait la transition, en passant du péage urbain aux mesures en faveur des deux-roues et véhicules électriques.

« Mise en place d'une politique favorisant très largement le report modal vers le vélo ou le bus (ou autre transport en commun) : aide à l'achat d'un vélo électrique, prime au km pour les trajets domicile-travail, gratuité des transports en commun pour les riverains, voire même péage urbain... Le but assumé doit être de limiter le trafic routier à son minimum : artisans, livreurs, services publics... »

Favoriser l'usage des deux-roues

Parmi les solutions étudiées se trouvent bien entendu le développement des solutions favorisant l'usage des deux-roues avec le développement et la sécurisation des pistes cyclables (voire une voie verte couverte !), la mise à disposition de deux-roues, de douches sur les lieux de travail ou encore des actions de communication sur l'usage des deux-roues, mais également le développement de l'usage des véhicules électriques de tous types (bus, voitures ou deux-roues comme les VAE ((vélos à assistance électrique))).

« Il faut faire en sorte de sortir de l'idée que prendre sa voiture est nécessaire pour se balader à Annecy. Améliorer les pistes cyclables et densifier les bus est la priorité, en augmentant le nombre de bus notamment. »

« Une façon réellement innovante serait d'inciter les gens à utiliser massivement leur vélo (comme en Hollande, au Danemark, en Écosse, etc.). Oui ! Imaginez le nombre de vélos (à assistance électrique ou non) que l'on peut offrir avec le budget du projet ! Ajoutez une incitation fiscale forte... Il est tout de même plus agréable d'aller travailler à vélo que de rejoindre une salle de sport dans les bouchons en voiture... sans parler du stationnement ! »

« Je propose la création de parkings à vélos sécurisés à Duingt, Saint-Jorioz et Sevrier pour faciliter l'usage du vélo pour les habitants des hauteurs . »



Favoriser les véhicules électriques (bus, voitures et deux-roues)

« Il vaudrait mieux utiliser ce budget pour proposer des bus gratuits, des primes pour les véhicules hybrides/électrique et vélos électriques. Développer des transports gratuits par le lac, etc. »

Développer le covoiturage

Enfin, le covoiturage est plusieurs fois plébiscité et on appelle à aider à son développement. D'autres demandes apparaissent, plus anecdotiques, comme la limitation de vitesse à 50 km/h sur toute la commune de Sevrier ou des aménagements au niveau des Marquisats en repensant le rond-point et les accès aux nouvelles résidences ou intervertir le passage de la route et l'implantation des tennis et parkings.

« Personnellement je vois beaucoup trop de voitures occupées uniquement par une personne, quand beaucoup de monde tout d'un coup se rendent compte qu'elles peuvent utiliser la même voiture pour se rendre au travail mais uniquement par soucis d'économie, il faudrait sensibiliser d'avantage au covoiturage également par soucis de désengorgement des voies de circulations. Nous vivons une époque beaucoup trop individualiste, il faut que cela change. »

« Pour fluidifier le trafic, réduire les nuisances sonores et polluantes (rejets gaz pots d'échappement), merci de mettre en place la limitation à 50 km/h pour tout Sevrier. »

EN BREF

Propositions et demandes exprimées au cours de la concertation :

- interdire le transit PL ou envisager un système de péage ;
- développer, améliorer et sécuriser les pistes cyclables ;
- aides/primes à l'achat de vélos électriques et plus largement de véhicules électriques ;
- créations de parkings à vélos sécurisés ;
- communication et sensibilisation à l'usage du vélo ;
- développer le covoiturage (communication, plateforme, incitations financières).





5. Les conclusions et orientations issues de la concertation

5.1 Les conclusions du bilan d'Isabelle Barthe, garante de la concertation

Isabelle Barthe, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP) a rendu public son bilan le 17 mars et l'a présenté aux deux maîtres d'ouvrage. Ce bilan est accompagné en annexe d'un rapport d'expertise sur les hypothèses de trafic du projet présentées à la concertation rédigé par Béatrice Jarrige, experte désignée par la CNDP.

5.1.1 Une concertation perfectible mais vivante et qui a su s'adapter

La garante a souligné que cette concertation s'apparentait plus à un exercice de pédagogie sur un projet *a priori* validé que sur un débat d'opportunité amont sur le projet. Cependant, ce débat s'est de lui-même invité, porté notamment par le collectif Grenelle de l'environnement. Sur la forme, la garante note des critiques sur la scénographie des réunions publiques jugée parfois trop « *intimidante* » et créant une coupure avec le public.

Cependant, la garante remarque avec satisfaction l'affluence exceptionnelle aux réunions publiques et le succès du forum internet, bien entendu reflet de l'intérêt du public, mais tenant également aux moyens de communication mis en place pour mobiliser la population. La diversité des outils et des formats de débats a permis de s'adapter à des publics divers et les ateliers ont favorisé des échanges approfondis.

Enfin, la garante note que les maîtres d'ouvrage ont su s'adapter et faire évoluer le dispositif en adhérant notamment à la charte de la participation du public. C'est ainsi que toute l'information sur des alternatives au projet et des analyses comparatives ont pu être mises en ligne, que les maîtres d'ouvrage ont accepté que le Grenelle puisse présenter ses analyses critiques en début de débat (ainsi que l'association Barral Ensemble à la dernière réunion) et que la concertation a été prolongée pour satisfaire à la demande de l'association Barral Ensemble.

La garante a souligné l'implication des élus et des services dans tout le dispositif.

En conclusion, la garante estime que la concertation a rempli ses objectifs non seulement d'information, mais également de débat, y compris sur l'opportunité du projet. Elle pointe une acceptabilité qui semble faible du projet : quand bien même le public qui s'exprime n'est pas représentatif de l'ensemble de la population, il y a une masse critique qui mérite d'être prise en compte.

5.1.2 Les recommandations de la garante

À propos des alternatives

La garante souligne que l'une des alternatives émergées de la concertation, la solution d'un tramway entre Annecy et Faverges, voire d'un tram-train jusqu'à Albertville, a été régulièrement plébiscitée et s'est également invitée sur le territoire voisin de la Savoie.

La garante interroge le périmètre de l'étude sur la mise en place d'un tramway que souhaite conduire le Grand Annecy : concernera-t-elle la totalité du territoire de l'agglomération et donc la rive Ouest ? Le Département n'étant pas compétent pour les infrastructures ferroviaires, la garante indique qu'il s'agirait de se tourner vers la Région sur le sujet de l'alternative tram-train. Démarche d'autant plus pertinente selon la garante que le territoire de ce projet alternatif concerne deux départements de cette même région.

Pour la garante, et ainsi que l'a relevé l'experte désignée par la CNDP, Béatrice Jarrige, au-delà de la querelle de chiffres sur les coûts d'infrastructure, la question de la faisabilité technique mérite avant tout d'être explorée, et plus précisément la capacité de l'emprise à accepter ou non la mitoyenneté d'une voie ferrée et de la piste cyclable.



La question du phasage

La garante note également que la question du phasage, soit la réalisation du BHNS avant celle du tunnel, a été récurrente. Il conviendrait donc selon elle d'examiner les propositions de réalisation du BHNS en priorité, portées notamment par les conseils municipaux de Lathuile et de Saint-Jorioz avec des variantes différentes.

Elle note aussi que de nombreuses propositions d'amélioration de la situation à court ou moyen terme pourraient utilement être étudiées : création d'un lycée sur la rive Ouest, facilitation du covoiturage et des modes doux, développement du télétravail et décalage des horaires de travail, limitation voire interdiction du trafic de poids lourds, etc. Certaines de ces propositions font d'ailleurs partie des axes de travail du PDU.

Recommandation dans l'hypothèse de la poursuite du projet

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, la recommandation de la garante serait de trois ordres :

- Tout d'abord, ainsi que l'a relevé l'experte Béatrice Jarrige, il s'agirait avant tout de clarifier et compléter les études de prévision de trafic, en effectuant une analyse des pointes saisonnières, qui manquent au dossier, ainsi que des effets d'aménagement et d'induction.
- Par ailleurs, la garante a identifié l'aspect crucial des impacts du projet sur le secteur Seynod/Barral. Selon elle, la question de l'aménagement de la RD1201, relevée par Béatrice Jarrige, est un préalable indispensable ; ce qui suppose d'en intégrer le périmètre et les coûts.
- Enfin, si cette hypothèse de poursuite du projet devait être retenue, la garante recommande aux maîtres d'ouvrage de poursuivre une démarche de concertation sous l'égide d'un garant de la CNDP jusqu'à l'enquête publique, selon les dispositions de l'article L121-16-2 du code de l'environnement, pour tenir compte tant de l'absence de consensus autour du projet, que de la volonté marquée des acteurs et des citoyens d'être associés au processus de prises de décisions sur leur territoire.

Le rapport d'expertise de Béatrice Jarrige, experte trafic désignée par la CNDP

La CNDP a mandaté une mission d'expertise sur les prévisions de trafic ; la mission s'est intéressée au dossier de concertation d'octobre 2018 ainsi qu'aux compléments apportés par la maîtrise d'ouvrage au fil de la concertation en réponse aux attentes du public.

Sur l'étude de trafic réalisée pour le projet, Béatrice Jarrige conclut que le choix du modèle de trafic et les données d'entrée utilisées sont cohérentes et conformes aux règles de l'art. Elle regrette néanmoins la difficulté des études de trafic classiques à évaluer le trafic induit. Elle pointe également certains points qui mériteraient d'être approfondis :

- l'analyse des flux saisonniers ;
- la prise en compte du doublement de la RD3508 ;
- la gestion de la fermeture du tunnel ;
- l'intégration du projet de doublement de la RD1201.

Pour Béatrice Jarrige, si la solution proposée semble dimensionnée pour répondre aux besoins de 2030, il conviendrait de développer une vision à plus long terme comme 2050.

Enfin, sur la comparaison entre les différents modes de transport, BHNS et tramway, Béatrice Jarrige conclut que le territoire de la rive du lac est propice à une étude plus approfondie de la solution tramway afin de réévaluer au plus juste coûts et estimations de fréquentation.

5.2 Les conclusions du bilan des maîtres d'ouvrage

La concertation sur le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy, associée à celle sur le projet de PDU, fut un exercice démocratique inédit à cette échelle en Haute-Savoie, voulu par le Département et le Grand Annecy, maîtres d'ouvrage. Cette concertation a rencontré une forte mobilisation, essentiellement des habitants du bassin annécien, à travers les différents moyens d'expression et de débat mis à leur disposition. Ces expressions, ces critiques, ces adhésions et ces propositions ont pu être entendues par les maîtres d'ouvrage qui en tiennent compte dans leur réflexion et dans leurs orientations.

5.2.1 Rappel des motivations et des choix des maîtres d'ouvrage

Cette concertation sur un projet global fait suite à la concertation menée en 2013 sur le projet de BHNS Annecy – Faverges, dont le bilan avait pointé l'insuffisance du projet de BHNS seul à apporter des solutions à l'engorgement de la RD1508, et les attentes de la population en matière de conditions de circulations routières : « *le projet de BHNS ne doit pas se placer en opposition à la voiture mais être complémentaire* ».

En effet, l'étude conduite par Systra en 2013 soulignait la cohérence entre le projet de BHNS et celui de tunnel : « *la réalisation du tunnel permettra de limiter les saturations supplémentaires liées à l'évolution intrinsèque des charges de trafic [...] le délestage lié au tunnel permettra encore une meilleure priorisation des bus* ». Ce constat a été confirmé par le travail des cabinets BG et Transmobilités en 2018 : les simulations de trafic en 2030 avec BHNS mais sans tunnel montrent une aggravation des conditions de circulation y compris pour les transports en commun.

Ainsi les objectifs du projet global sont les suivants :

- fluidifier et sécuriser le trafic sur la rive Ouest du lac d'Annecy et faire face à l'accroissement de la population prévu par le Scot à l'horizon 2030 ;

- développer les transports en commun grâce à la création d'une liaison bus à haut niveau de service (BHNS) aux temps de parcours fiables ;
- recréer un lien territorial fort entre Annecy et le Pays de Faverges grâce à une fluidité retrouvée en rive Ouest et à l'apaisement de la rive Est ;
- favoriser les projets de renouvellement urbain sur l'ensemble du parcours (Les Trois Fontaines, Les Marquisats et les centres-villes de Sevrier et Saint-Jorioz) ;
- répondre aux préoccupations environnementales et contribuer au développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture (covoiturage, piétons, vélos, vélos à assistance électrique), notamment en renforçant l'usage de la piste cyclable en site propre existante.

5.2.2 Les orientations des maîtres d'ouvrage à la suite du bilan de la concertation

Les maîtres d'ouvrage ont réuni l'ensemble des exécutifs locaux concernés par le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy le 2 avril 2019 afin de présenter les premiers éléments de bilan de la concertation ainsi qu'une synthèse du bilan de la garante.

Des résultats de la concertation, et sur la base des bilans dressés par la garante de la concertation et par les maîtres d'ouvrage, le Grand Annecy et le Département de la Haute-Savoie proposent d'appliquer les recommandations de la garante et notamment de travailler les points suivants :

- l'approfondissement des études de trafic par le Département pour une prise en compte des variations touristiques, des flux de transit et en améliorant la prise en compte des inductions de trafic ;



- la présentation d'un focus sur la rive Ouest de l'étude sur le tramway dans l'agglomération portée par le Grand Annecy ;
- la reprise du travail sur les projets urbains des deux entrées/sorties du tunnel en lien avec les communes ainsi qu'une évaluation technique et financière des demandes formulées pour les traversées de Duingt et de Saint-Jorioz.

Ces études permettront au Département et au Grand Annecy d'apporter au projet global les adaptations utiles, en poursuivant la concertation.

Enfin, conformément au sujet du phasage abordé dans les recommandations de la garante de la CNDP, le Grand Annecy s'engage à apporter des améliorations immédiates à la ligne de bus existante partout où cela est possible, en lien avec les communes concernées, et avec l'accord du gestionnaire de la voirie départementale.





CONCERTATION PUBLIQUE

Document établi sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie et du Grand Anney par le Groupement d'assistance à la Maîtrise d'ouvrage : BG Ingénieurs, Artelia, cabinet d'avocats Paillat-Conti-Bory, TransMobilités et Ajuste.

Conception – rédaction : Ajuste. Création graphique et mise en page : agence Markson.

Photo de couverture - réunion publique à Faverges le 8 novembre 2018 - © dep 74-L. Guette.

Photo de quatrième de couverture - réunion publique à Sevrier le 19 novembre 2018 - © dep 74-L. Guette.

Mai 2019

